المملكة العربية السعودية



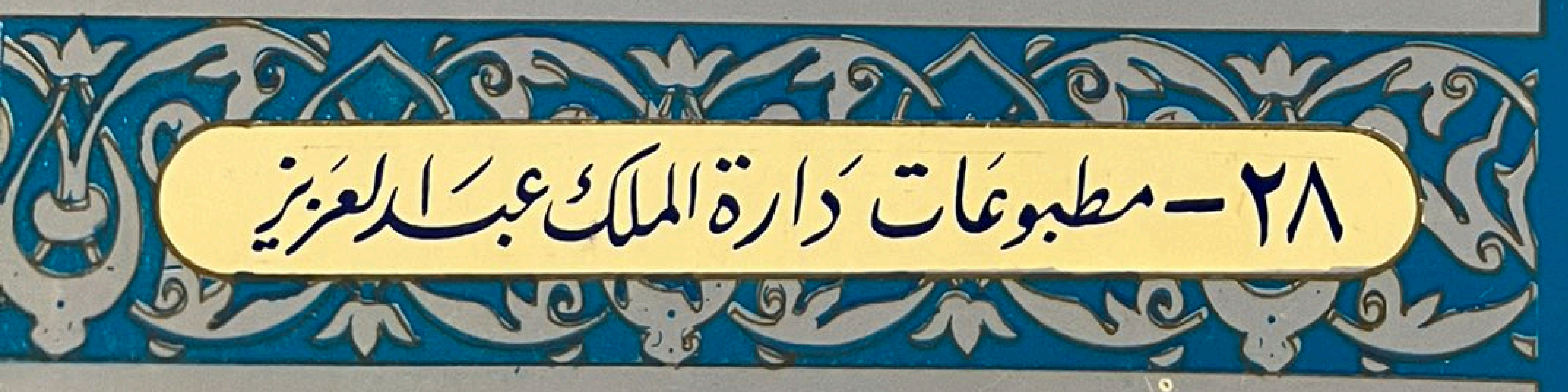
المرافئ الطبيعية على الساحل السعودي الغربي

"دراسة مقارنة تطبيقية"

إعداد

الدكتور محمد أحمد الرويثي

الرياض ١٤٠٢هـ - ١٩٨٢م



٢٨ - مطبوعات دارة الملك عبد العزيز

المرافئ الطبيعية

على الساحل السعودي الغربي

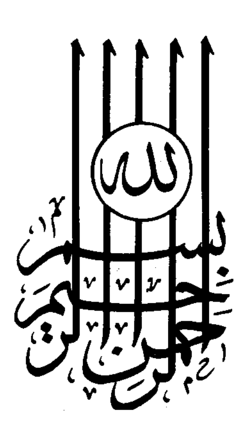
"دراسة مقارنة تطبيقية"

إعداد

الدكتور محمد أحمد الرويثي

الرياض ١٤٠٢هـ - ١٩٨٢م

٢٨ - مطبوعات دارة الملك عبدالعزيز


بسم الله الرحمن الرحيم

تقديم

تمتاز جزيرة العرب بموقع جغرافى متوسط بين الشرق والغرب ، وهى منذ القدم حلقة الوصل بين المحيط الهندى والبحر المتوسط : بين شرق إفريقية وجنوب آسيا والشرق الأقصى من ناحية ، وحوض البحر المتوسط وأوروبا من ناحية أخرى . وهذا الموقع المتوسط لجزيرة العرب أضفى على موانئها أهمية خاصة باعتبارها المنفذ الاقتصادى للتجارة الخارجية من صادرات وواردات ، وبصفتها همزة الوصل بين النقل البحرى ووسائل النقل الأخرى .

ولعل ذلك هو ما حدا بالدكتور محمد أحمد الرويثى أستاذ الجغرافيا المساعد بجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية بالرياض لتقديم هذه الدراسة المقارنة والتطبيقية عن المرافىء الطبيعية على الساحل السعودى الغربى الذى يمتد إلى حوالى ١٨٠٠ كيلاً . وتعتبر مرافىء حقل وضباء والوجه وأملج ورابغ والليث والقنفذة من أهم هذه المرافىء قديما .

ولقد حشد الباحث لهذه الدراسة الكثير من المراجع العربية وغير العربية تقارب الأربعين ، فضلا عن الجداول الإحصائية والخرائط الخاصة بالمنطقة .

الأمر الذى أضفى على البحث طرافة وجاذبية خاصة ، فإذا أضفنا إلى ذلك أن الجزء الأكبر من مادة هذا البحث قد اعتمد على الدراسة الميدانية التى قام بها الباحث ، لعلمناكم من الجهد والدأب والاستقصاء قد بذل لإعداد هذه الدراسة التي تعتبر إضافة جديدة في حقل الدراسات الجغرافية النافعة ، بهدف إماطة اللثام عن جانب هام من جوانب جغرافية الموانىء في بلادنا .

ويتشكل هذا البحث من أربعة مباحث تقدم في مجموعها دراسة مقارنة لهذه المرافىء الطبيعية ، وذلك من حيث البعد التاريخى لنشأة هذه المرافىء ،

والموقع والموضع ، ثم دراسة العوامل التى أثرت في توزيعها سواء أكانت هذه العوامل جغرافية أو تاريخية أو اقتصادية ، إلى جانب دراسة تصنيفها ، ووظائف مدنها وتركيبها المورفولوجى .

والدارة إذْ تقوم بنشر هذا البحث في سلسلة مطبوعاتها ، فإنها بذلك تكون قد حققت واحداً من أهدافها : وهو خدمة جغرافية المملكة ، باعتبار أنها دارة بحوث متخصصة ، تستهدف عمق البحث وأصالته وسلامة منهجه العلمى ، وتبذل كل ما في وسعها لمعاونة الباحثين والأخذ بيدهم ، وإبراز أعمالهم العلمية إلى حيز الواقع .

والله نسأل أن يوفقنا لخدمة ديننا ، ووطننا ، وأمتنا العربية والإسلامية .

« **الـــدارة** »

مقدمة

تعتبر الموانيء والمرافىء من أهم مرافق الدولة لكونها المنفذ الاقتصادى للتجارة الخارجية من صادرات وواردات ... وهى أيضا حلقة الاتصال بين النقل البحرى ووسائل النقل الأخرى التى تسجل دائما تقدما كبيرا في الحجم والسرعة الأمر الذى يجعل من الضرورى النهوض بهذه المرافىء وتحسين أوضاعها لكى تتلاءم مع باقى المرافق الأخرى .

والمرافىء الطبيعية السعودية : تنتشر على الساحل السعودى الغربى المطل على البحر الأحمر والذى يمتد من نقطة تقع شمال مرفأ حقل بحوالى ١٥ كم ، بجوار الحدود الأردنية شمالا حتى خط عرض ٢٠َ ١٦ْ على مقربة من قرية دويا حيث الحدود اليمنية جنوبا . وهذا الساحل يبلغ طوله حوالى ١٨٠٠ كم ، وهو ما يعادل ٧٧٫٣٪ من إجمالي السواحل السعودية التى تقدر بنحو ٢٢٣٠ كم ، ٥٢ ٪ من الطول الإجمالى لسواحل الوطن العربى المطلة على البحر الأحمر ، ٩٪ من إجمالى سواحل الوطن العربى التى تقدر بنحو ٢٠٤٠٠ كم .

ولقد كان من أهم هذه المرافىء — ولا يزال مرافىء حقل وضباء والوجه وأملج ورابغ والليث والقنفذة والتى ارتبط تاريخها بالتجارة وشحن السفن التى تربط بينها وبين موانىء جدة وينبع وجيزان والسويس وعدن وسواكن ، لفترة طويلة من الزمن ، لم تنقطع الا عندما نهضت موانىء جدة وينبع وجدة وجيزان التى أصبحت من أعظم موانىء حوض البحر الأحمر ، والتى أسرت أهمية هذه المرافىء وارتبطت بها بشبكة من الطرق البرية الحديثة .

وقد اعتمدت الدراسة على الإشارات التى وردت عن هذه المرافىء في كتب التاريخ الى جانب الاستبيانات الإحصائية والخرائط الخاصة بالمنطقة إلا

أن الجزء الأكبر من مادة هذا البحث اعتمدت على الدراسة الميدانية التى أجراها الباحث في أوائل عام ١٤٠٠ هـ — ١٩٧٩ م .

وقد دفعنى الى كتابة هذا البحث عدة أمور منها :

١ — الحاجة الملحة لربط الجامعات بمشكلات البيئة .

٢ — الحاجة لتحقيق نوع من الاستقلال العلمى للجامعات والارتباط بمشكلات المجتمع المحلى يعد وسيلة فعّالة لخلق وتدعيم هذا الاستقلال .

٣ — أن هناك حاجة لتوفير بعض الكتابات في مجال جغرافية الموانىء ، وربما يعتبر هذا البحث لدراسة المرافىء أول محاولة علمية من نوعها لتكون أحد المراجع في مجال جغرافية الموانىء باللغة العربية .

ويتكون هذا البحث من أربعة مباحث تختص بدراسة مقارنة لهذه المرافىء الطبيعية وذلك من حيث البعد التاريخى لنشأة هذه المرافىء ، والموقع والموضع ، ثم دراسة العوامل التى أثرت في توزيعها من عوامل جغرافية وتاريخية واقتصادية الى جانب دراسة تصنيفها ، ووظائف مدنها وتركيبها المورفولوجى .

وأخيرا أسأل الله تعالى التوفيق والسداد فإن أصبت الهدف فذلك من فضله وإن كنت قد حدْثُ عن ذلك وأخطأت الغرض فعذرى أن الكمال لله .

والله من وراء القصد .

الرياض ١٩٨٢/١/١٠ م

د. محمد أحمد الرويثى

المبحث الأول

البعد التاريخي لنشأة المرافئ



المبحث الأول

البعد التاريخي لنشأة المرافىء

من الصعب في الواقع البحث في النشأة الأولى للمرافىء المنتشرة على الساحل الغربى السعودى . وذلك لأنه لا يتوفر لنا ما يعيننا على تتبع هذه النشأة ، سواء في المصادر المكتبية أو فى الدراسة الميدانية . فالباحث في المصادر التاريخية والجغرافية للمنطقة قد يجد إشارات موجزة توحى بأن الكثير من الفرضات القديمة قد اندثر وأصبح بعضها آثاراً منطمرة تحت المرافىء الحالية ، والبعض الآخر مجاورا لها ، يحكى تاريخا لا يتعدى القرن الخامس الميلادى . ولكن القليل منها بقى له آثار متفرقة تلقى الضوء على وجودها في العصور السابقة . وهذا ما يمكن تحديده بالفرضات المنتشرة في أجزاء متفرقة من الساحل ، والتى يطلق عليها جغرافيا مصطلحات مثل « مرسى ، أو رأس ، أو شرم » مضافا اليها أسماء مظاهر طبيعية مجاورة ، أطلقت من قبل السكان المحليين .

والموضوع الذى لا خلاف عليه أن هذه المراسى والشروم قد وجدت قبل أن تنشأ المراكز العمرانية التى قامت حولها أو مجاورة لها ، مما يدعو الى اعتبارها مؤشرات لبقايا فرضات مندرسة ، دون أن يجد الجغرافى مبررا لإضافة صفة الموانىء عليها بأى شكل من الأشكال .

ويزيد من صعوبة البحث أيضا ، طول امتداد الساحل البالغ ١٨٠٠ كم ، أضف الى ذلك طول الفترة الزمنية التى تزيد على عشرات القرون قبل ظهور العصر الاسلامى الأول ، مما يجعل مثل هذا العمل مهمة صعبة ، تختص بها الجماعات العلمية المرتبطة بعلم الآثار .

إلى جانب ذلك ، فإن المعلومات الخاصة بهذه المنطقة في عصر ما قبل الإسلام تقتصر على ما كتبه المؤرخون البطالمة والرومان عن منطقة حوض البحر الأحمر ، وقد خلط أولئك الكتاب الأقدمون بين الأثيوبيين والعرب والهنود ، ويرجع هذا الخلط الى أن كل السلع التى كانت تفد الى مصر عن طريق البحر الأحمر ، أو عن طريق القوافل المحاذى للساحل الشرقى من البحر الأحمر ، كان قدر منها يأتى من الهند والصومال والمناطق الأخرى ، التى كانت تتاجر مع الجنوب العربى — مركز تجارة العطور .

ونتيجة لكل هذه الصعوبات ، سنحاول في هذا المبحث إعطاء لمحة سريعة وموجزة عن التطور التاريخى لظهور بعض الفرضات في أجزاء الساحل الغربى السعودى ، مع تأجيل التفاصيل لحين دراستها في المباحث التالية .

في العصور الكلاسيكية :

لقد أشارت بعض الدراسات التاريخية الى أن الساحل الغربى السعودى قد شهد خلال العصور القديمة قيام فرضات ، استخدمت لأغراض عسكرية أو اقتصادية ، أفل نجم البعض منها بعد ازدهار استمر لفترات زمنية متباينة ، والبعض الآخر استمر يقاوم بين الضعف والنمو والتطور حتى الوقت الحاضر .

ونظرا لاعتبارات الموقع النسبى الهام ، وغنى التجارة المرتبطة بالطريق البرى القديم (طريق البخور) والذى كان يربط بلاد اليمن السعيد وبلاد الشام ومصر ، فقد تتابعت على هذه المنطقة قوى أجنبية طامعة في السيطرة عليها ، ويعزى الى هذه القوى الأجنبية بروز وشهرة بعض الفرضات القديمة على هذا الساحل الصحراوى الفقير .

ومن الأمور الجديرة بالملاحظة ، أن هذه الفرضات لم تكن بدرجة الأهمية التى كانت عليها المرافىء القائمة على الساحل الشرقي للبحر المتوسط ، وانما كانت مجرد فرضات صغيرة قامت كمعابر أو همزات وصل على الطريق التجاري البحرى ، ومتاخمة للطريق البرى القديم . ويعتقد بعض المؤرخين أن

القرن الثالث قبل الميلاد ، ربما يكون قد شهد البواكير الأولى لظهور الفرضات التى تحمل الى حد ما اختصاصات المرافىء ، ومرجع هذا الاعتقاد هو ظهور بعض القوى الأجنبية على مقربة من المنطقة تطمع في السيطرة على الطريق البرى وتجارة جنوب غرب الجزيرة العربية ، مما دفعها الى إنشاء أو تطوير بعض المنافذ البحرية المنتشرة على خط الساحل ، لتتسلل منها الى الداخل . ومما يرجح هذا الاعتقاد ، قيام دولة الأنباط ـ سكان الجزء الشمالى من المنطقة ـ وفرض سيطرتهم على طريق التجارة البرى ، مما حثهم على ايجاد فرضات بحرية لهم على الساحل لكى تتم لهم السيطرة على الطريق البحرى أيضا .

وقد كان من نتائج هذا الارتباط ، أن الفرضات التى اشتهرت في الساحل الغربى السعودى في فترة ما قبل الميلاد تركزت في الجزء الشمالى منه ، من أيلة شمالا حتى ينبع جنوبا ، وذلك لارتباط نشأتها بالأنباط وهم القوة السياسية المحلية المسيطرة على المنطقة من جهة ، وبالقوى السياسية الخارجية التى تسللت الى المنطقة ، ممثلة في اليونانيين والرومان من جهة أخرى . وقد نتج عن ذلك قيام الصراع بين هذه القوى ، والذى رافقه الاهتمام بايجاد منافذ بحرية لها على الساحل من أجل خدمة أغراضها التجارية والعسكرية . لذا فالغلبة لأى الفرضات بممارسة وظيفتها ، كانت تتوقف على تفوق القوى الأجنبية التى تقف وراء بروز المرفأ : فإذا تفوق البطالمة ، انتقلت الأهمية من « إرجا » Erga اللحيانية الى « أمبلونى » Ampeloni البطلمية ، واذا تفوق الرومان انتقلت الأهمية من أمبلونى الى « لوكى كومه » Loeuk Kome وهكذا [١] وهذا يعنى أن بروز أى فرضة في أى جزء من الساحل ، سواء كان الشمالى أو الأوسط أو الجنوبى انما يخضع للقوى السياسية المتعاقبة على المنطقة .

وكان في مقدمة الفرضات أهمية وشهرة في الجزء الشمالى من الساحل

---

(١) حورانى ، جورج فضلو : العرب والملاحة في المحيط الهندى في العصور الوسطى ، ترجمة : السيد يعقوب بكر ، الأنجلو المصرية ، القاهرة ١٩٥٨ ، ص ٥٨ .

« إرجا » [1] وكان يقف وراء شهرتها العلاقة التجارية القديمة بين البطالمة واللحيانيين في العلا (دادان) ـ المحطة التجارية التى كان يتم فيها تجميع تجارة جنوب الجزيرة العربية ـ ومنها تنقل الى « إرجا » حيث تصدر منها الى الموانىء البطلمية على الساحل المقابل (المصرى) . أضف الى ذلك رغبة البطالمة في التخلص من هيمنة الأنباط على التجارة العربية وطرقها ، والحصول عليها عن طريق وسيط آخر (اللحيانيين) ، بدلا من الأنباط ، الذين أخذت تسوء علاقتهم بالبطالمة بعد حملاتهم على المراكب البطلمية التجارية .

وبعد ازدياد النفوذ البطلمى في المنطقة نتيجة لهذه العلاقة ، أخذت « إرجا » تفقد أهميتها عندما تخلصوا من سيطرة اللحيانيين على هذا المنفذ وذلك بإنشاء منفذ آخر الى الشمال منه عرف تاريخيا باسم « أمبلونى » واستمرَ يؤدى وظيفته في خدمة المصالح الاقتصادية البطلمية حتى انهيار نفوذهم في مصر واضمحلال نشاطهم في البحر الأحمر والبحار الجنوبية .

ويرجع اختفاء أهمية « أمبلونى » في منتصف القرن الثانى قبل الميلاد الى عدة عوامل من أهمها : ازدياد النشاط النبطى التجارى وتوسعه في البحر الأحمر ، والذى رافقه وصولهم الى درجة عالية من التحضر ، إضافة الى امتداد مساحة دولتهم جنوبا حتى وصلت وادى القرى ، فقد ساعد كل ذلك على القضاء على هذا الميناء من قبل الأنباط ، وحلول لوكى كومه في مكانها أو بالقرب منها [2] .

وإثر ظهور الرومان كقوة سياسية عسكرية في حوض البحر الأحمر ، ارتبط تاريخهم بالساحل عن طريق الحملة العسكرية المشهورة في عهد الامبراطور أغسطس في عام ٢٤ ق. م ، والتى استهدفت الاستيلاء على تجارة

---

(١) نصحى ، ابراهيم : تاريخ مصر في عهد البطالمة ، جـ ٢ مكتبة النهضة المصرية ، القاهرة ، ١٩٤٦ ، ص ٤٠٠ .

(٢) المرجع السابق مباشرة ، ص ص ٤٠٠ ـ ٤٢٠ .

القوافل العربية وطريقها وعهد بها الى القائد « اليوس جاللوس »[1] Aelles Gallus وقد ترتب على قيام هذه الحملة بروز أهمية فرضتين على الساحل خلال الربع الأخير من القرن الأول ق.م. أستخدمت الفرضة الأولى وهى « لوكى كومه » للدخول الى الجزيرة العربية ، ثم عودة هذه الحملة بعد فشلها من الفرضة البحرية الثانية التى يعتقد أنها « إجرا » Egra أو « نيجرا » Negra أو « نيرا » Nera - وهى ينبع الحالية[2].

وعلى الرغم من ارتباط شهرة لوكى كومه بالرومان ، الا أنها كانت من الفرضات التى عرفت واستخدمت في عهد الأنباط ، حيث حلت بدلا من أمبلونى البطلمية ، وهذا يعنى أن لوكى كومه فرضة قديمة ليس بينها وبين الرومان من حيث النشأة علاقة تذكر ، حيث يعتقد أنها كانت قبل وصول الحملة الرومانية الى الجزيرة العربية ميناء نبطيا تجاريا كبيرا[3]. ويظهر من اهمال الكتب اليونانية والرومانية لذكر هذه الفرضة بعد الميلاد أن شأنها أخذ في الأفول بعد ذلك الوقت ، ولعل ذلك بسبب تحول خطوط سير السفن في البحر الأحمر بعد استيلاء الرومان على مصر ، وانتشار قطع أسطولهم التجارى في هذا البحر والقيام بالمتاجرة مباشرة مع افريقيا والهند دون وسيط ، فلم تبق حاجة الى النزول في هذا الميناء[4]. وكما أهمل هذا الميناء قديما نجد أن اسمه قد اختفى أيضا من ذاكرة المعاصرين .

وخلال القرون الخمسة الأولى الميلادية ، التى سبقت ظهور الإسلام ،

---

(١) أباظة ، فاروق عثمان : « التدخل الأجنبى في اليمن ، في نهاية عهد حضارته القديمة » ، **مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية** ، عدد ١٦ ، السنة الرابعة ، الكويت اكتوبر ١٩٧٨ ، ص ص ٦٦ - ٦٧ .

(٢) على ، جواد : العرب قبل الإسلام ، جـ ٣ ، ص ص ٣٨٨ - ٣٨٩ .

(٣) أمين ، محمود عبدالله : الجغرافيا التاريخية لحوض البحر الأحمر ، المطبعة الحديثة ، أسيوط ، ١٩٧١ ، ص ٩٥ .

(٤) المرجع السابق مباشرة ، ص ص ٩٦ - ٩٧ .

أصيبت الفرضات الشمالية بشيء من الجمود والركود والتدهور ، ويعزى ذلك الى تدهور الأحوال الاقتصادية والسياسية في الجنوب العربى ، وتغلغل النفوذ الفارسى في اليمن ، وكذلك انتقال مركز الثقل السياسى الى العرب الشماليين في العراق والشام .

بعد ظهور الاسلام :

قبل ظهور الاسلام بفترة وجيزة ، ظهرت على مسرح الأحداث قوة عرب الحجاز في مكة ويثرب ، والتى أصبحت مسيطرة على الطريق البرى وتجارته الشتوية والصيفية ، وهذا لا يستبعد ظهور فرضات بحرية في الساحل المواجه لمكة ويثرب ، والتى يعتقد أنها كانت تتمثل في الجار والشعيبة وجدة ، حيث ذكر أن في مكة في ذلك الوقت جالية حبشية كانت تقيم في مكة ، ربما كانت أصحاب السفن في الشعيبة [١] .

وبظهور القوة الإسلامية في القرن السابع الميلادى ، برزت شهرة بعض الفرضات في القسم الأوسط من الساحل ، أمام المدينة المنورة : الجار أولا ثم ينبع ثانيا ،والشعيبة وجدة مقابل مكة ، لتكون منافذ بحرية تصل عن طريقها المعونات الاقتصادية التى تنقل عبر البحر الأحمر الى ظهير هذه الفرضات ، الى جانب كون جدة مدخلا للقادمين لأداء فريضة الحج السنوية .

كانت **الجار** موجودة في عصر ما قبل الاسلام ، ولكنها لم تصبح ذات أهمية إلا بعد اختيارها لتكون فرضة للمدينة المنورة ، يتم فيها إنزال احتياجاتها الاقتصادية المرسلة من مصر ، من قبل واليها عمرو بن العاص بناء على طلب من الخليفة عمر بن الخطاب رضى الله عنه ، « حيث أرسل سفنا محملة بما يحتاجه أهل المدينة .. ووصلت ساحل الجار » [٢] وهذا لم يتم الا بعد فتح قناة

---

(١) حورانى ، مرجع سبق ذكره ، ص ص ١٠٣ ـ ١٠٦ .
(٢) البلاذرى ، أحمد بن يحيي : فتوح البلدان ، القسم الأول ، النهضة المصرية القاهرة ، (د . ت) ص ١٥٤ .

تراجان عام ٦٤٢ م . ومنذ ذلك التاريخ اصبحت الجار الفرضة الرئيسية للمدينة المنورة ، وذاعت شهرتها حتى أن البحر الأحمر قد عرف في بعض الأوقات باسم « بحر الجار » [١] .

واستمرت خلال القرن الرابع الهجرى تقوم بدور ميناء الاستيراد التجارى ، أو بعبارة أخرى كانت مستودعا هاما للتجارة ، تفرغ فيها السفن الآتية من مصر وبلاد الحبشة واليمن والصين ، الى جانب ذلك مارست وظيفة الميناء ، الرئيسى في ذلك الوقت للقادمين للحج والزيارة [٢] .

ويعتقد بعض المؤرخين أن موقع الجار يمثله اليوم الموضع المعروف باسم « الرايس » ومنهم من يرى أنه « شرم البريكة » الذى يقع الى الشمال من الرايس . ففى أواخر القرن السادس الهجرى بدأت تضمحل ، وصار حجاج مصر يركبون البحر من عيذاب الى ميناء جدة [٣] وظل الرَّحالة يذكرون اسمها حتى عام ١٨٠٠ م على أقل تقدير [٤] .

واذا كنا قد حددنا أوائل القرن السابع الهجرى (الثالث عشر الميلادى) كبداية نهاية الجار ، وكفرضة بحرية توقفت عن خدمة التجارة والملاحة ، فإن ذلك يتفق مع شهرة **ينبع** ، ولا نقول ظهورها كمرفأ ، لأن ظهورها واستخدامها وشهرتها قد يعود الى أيام عودة الحملة الرومانية عن طريقها من بلاد اليمن الى مصر عام ٢٠ ق .م . إلا أن استخدامها كفرضة بحرية اشتهرت على الساحل يؤرخ له منذ سنة ٦٢١ هجرية حين كانت بلاد الحرمين تحت

---

(١) ابن الفقيه ، أبو بكر أحمد محمد الهمدانى : مختصر كتاب البلدان ، ليدن ١٩٦٧ ، ص ٧٨ .

(٢) علوى ، ناصر خسرو : سفر نامة ، ترجمة يحيي الخشّاب ، مطبوعات معهد اللغات ـ كلية الآداب جامعة فؤاد الأول ، القاهرة ١٣٦٤ هـ ـ ١٩٤٥ م ص ٦٦ .

(٣) الجاسر ، حمد : بلاد ينبع ، لمحات تاريخية جغرافية وانطباعات خاصة ، دار اليمامة ، الرياض ، ١٩٦٦ ، ص ٥٠ .

(٤) دائرة المعارف الإسلامية ، ترجمة محمد ثابت الفندى وزملائه ، ص ٢٣٩ .

سيطرة الأيوبيين ، فمنذ ذلك التاريخ أخذت تمارس وظيفتها في خدمة الظهير وتلعب دورا مؤثرا في حياته الاقتصادية والعسكرية ، وذلك منذ اتخاذها مرفأ من قبل الأيوبيين للمدينة ، حتى دخول الجيوش المصرية بقيادة ابراهيم باشا لغزو أواسط الجزيرة العربية .

وقد تعرض ميناء ينبع طوال تاريخه الوسيط والحديث الى فترات توقف فيها الميناء عن أداء دوره الاقتصادى ، كان أولها في القرن الثالث الهجرى ، وفي أوائل القرن العاشر الهجرى عندما اختل الأمن في الحجاز في عهد المماليك وتخريب الميناء ، بسقوط دولتهم عام ٩٢٣ هـ (١١٠٥ م) ،وكذلك في أواخر النصف الأول من هذا القرن (القرن العشرين) حين تدهور ميناء ينبع وأصيب بركود شامل ، لأن أهميته الاقتصادية أسرت من قبل ميناء جدة ، واستمر الحال على ذلك حتى تم إصلاحه في الستينات ، وأخذ يزاول نشاطه من جديد منذ عام ١٩٦٦ م .

ومنذ خلافة عثمان رضى الله عنه عام ٢٦ هـ ، حولت الإمدادات الاقتصادية الخاصة بمكة والمناطق المحيطة بها من فرضة الجار الى **فرضة جدة** ، التى جعلها ميناء لمكة بدلا من **الشعيبة** بناء على طلب سكانها ، ونتيجة لهذا القرار أخذت جدة تنمو وتزدهر على حساب غيرها من الفرضات ، حتى أصبحت تعد من أكثر مرافىء البحر الأحمر حركة ونشاطا (١) ، وعلى الرغم من هذا التحول استمرت الجار ثم ينبع طوال العصور ميناء للمدينة المنورة (٢) . وهذا القرار يوضح أن هناك معرفة سابقة باستخدام جدة كميناء . الا أن الظروف الأمنية التى مرت بها المنطقة أملت انتقال الميناء الى الشعيبة في فترة تاريخ ما قبل الاسلام .

أما القسم الجنوبى من الساحل (تهامه عسير) فقد تميز بظهيره الزراعى فقامت عليه عدة فرضات بحرية قديمة من أهمها : الشرجه ، التى تحتل موضعا الى الشمال من مصب وادى جيزان ، والذى برزت « **عثر** » الى

(١) حورانى ، مرجع سبق ذكره ، ص ١٧٨ .

(٢) Encyclopedia of Islam, Vol. 2, Part 1, P. 454.

الجنوب منه ، واستمرت أهميتها وممارستها لوظيفة المرفأ لمِخْلاَفَىْ عَثَرَ وحكم ، الى أن طغت على الساحل هيمنة وسطوة حكام المخلاف السليمانى الذين وحدوا المخلافين مع مخلافهم في القرن الرابع الهجرى (الحادى عشر الميلادى) تحت اسم « المخلاف السليمانى » . ومن يومها أصبحت الوحدة السياسية الجديدة تضم ثلاث فرضات ، كل واحدة تنافس الأخرى ، حتى جاء الوقت الذى أسرت فيه جيزان أهمية كل من فرضتى الشرجة وعثر ، اللتين اختفيتا حتى معالم موضعيهما من على الخريطة . (شكل ٢) .

وبانتقال مقر الحكومة الإسلامية من المدينة الى دمشق ، ثم بغداد والتى صاحبها تدهور أهمية البحر الأحمر وموانيه نظرا لانتقال هذه الأهمية الى الخليج العربى ، وكذلك باكتشاف رأس الرجاء الصالح على يد البرتغاليين .

تعرضت جدة وغيرها من مرافىء ساحل البحر الأحمر الى التدهور ، وبعضها الى الأفول . ولقد كان لشق قناة السويس في عام ١٨٦٩ م فضل احياء البحر الأحمر وانتعاش موانيه .

وخلال هذه الفترة الحديثة ، استمرت فرضات القسم الشمالى [١] من الساحل تؤدى دورها كمراكز استراتيجية لحماية قوافل الحجاج الآتية من الشام ومصر ، وكمحلات صيد ، الى جانب استقبالها بين وقت وآخر لبعض البواخر الصغيرة التى تفرغ بعض السلع التى يحتاجها سكان الظهير ، وتعود محملة بمنتجاته الزراعية والحيوانية الى الموانىء المصرية (السويس) والسودانية (سواكن) في ذلك الوقت . وقد حافظت جدة وينبع وجيزان على أهميتها كموانىء ومنافذ للمنطقة بنسب متفاوتة ، وعلى الرغم من الجمود والركود الذى تعرضت له هذه المرافىء حتى نهاية النصف الأول من القرن العشرين ، الا أنها عادت مرة أخرى الى النمو والتطور ، ويرجع ذلك الى عدة عوامل أهمها : -

(١) المويلح ، ضباء ، الوجه ، أملج .

١ ــ قيام المملكة العربية السعودية عام ١٩٣٢ ، والذى نجم عنه أن أصبحت المنطقة الساحلية المشرفة على البحر الأحمر من العقبة الأردنية حتى ميدى اليمنية جزءاً من الكيان الموحد .

٢ ــ أهمية موقع هذه الموانىء في طريق قناة السويس وخطوط الملاحة البحرية المنتظمة ، حيث لوحظ أن توقف قناة السويس في أعوام ١٩٥٦ و ١٩٦٧ ـ ١٩٧٥ قد أثر كثيرا على حركة هذه الموانىء وعلى نشاطها الاقتصادى .

٣ ــ التطور في شبكة النقل البرية ، وخاصة في المنطقة الغربية ، الأمر الذى سهل ارتباط هذه الموانىء بالأجزاء الداخلية من البلاد .

٤ ــ اكتشاف البترول في شرق المملكة ، والذى صحبه تغير كبير في الظروف الاقتصادية والاجتماعية للبلاد .

٥ ــ الأهمية الدينية للمنطقة ، حيث تضم منطقة الحرمين (مكة ـ المدينة) والتى يفد الى زيارتها سنويا ما يزيد على المليون نسمة ، الأمر الذى يؤدى الى استمرارية أهمية موانيها الرئيسية والثانوية حتى لو تضاءلت الأنشطة الاقتصادية الأخرى .

المبحث الثانى

المرافئ الطبيعية فى ظل الموقع والموضع



المبحث الثانى

المرافئ الطبيعية فى ظل الموقع والموضع

أوضحت الدراسات المختلفة لطبيعة الساحل بأن المرافىء الطبيعية المنتشرة على الساحل الغربى السعودى ، تعتبر موانىء طبيعية محمية ، حيث تتمتع بمواضع جيدة . الا أن هذه الميزات الطبيعية التى اتسمت بها هذه المرافىء لم تعد أهميتها تأتى في المقام الأول ، وذلك أنه من الماضى عندما كانت المواصلات البرية والبحرية صعبة ، كان موضع أى مرفأ من الأهمية بمكان . أما في الوقت الحاضر الذى أصبح فيه الظهير والنظير يشكلان عنصرين هامين في نشاط المرفأ ، فقد زادت أهمية الموقع عن الموضع . وعلى هذا الأساس كانت المرافىء الطبيعية السعودية ذات مواضع مثالية ، حيث كانت موانىء طبيعية تتوافر لها الأعمال المائية الكافية وفي مأمن من الرياح ، عندما كانت السفن صغيرة ، وهى بذلك تمثل نوعا من أنواع الموانىء الخليجية [1] ، إلا أنها من ناحية الموقع ، فعلى الرغم من تأثيرها على الظهير المباشر والمجاور ، نجدها في الوقت الحاضر تؤدى مهامها بصعوبة بالغة ، وهذا يُرَدُّ الى عدة أسباب من أهمها :

١ ــ بُعْدُها عن المراكز العمرانية الداخلية من البلاد .

٢ ــ تأثرها بتحول طرق التجارة الى المراكز الرئيسية .

٣ ــ تأثرها بالتطور الذى حدث في أحجام السفن المحيطية .

٤ ــ ضعف ظهيرها المباشر سكانيا واقتصاديا .

---

(١) غلاب ، محمد السيد ، والجوهرى ، يسرى : جغرافية الحضر ، منشأة المعارف الإسكندرية ، ١٩٧٢ ، ص ٨١ .

ومن الأمور الجديرة بالملاحظة أنه مهما كانت قيمة المواضع ، فإن المرافىء الطبيعية لا يمكن أن تتطور دون موقع ممتاز ، فهو الذى يغذى نمو التجمعات المدنية بالإضافة الى أنه يحقق متطلبات الحياة السكانية اليومية [1] .

عوامل نشأة وتطور المرافىء الطبيعية :

نشأة وتطور المرافىء الطبيعية الواقعة على الساحل الغربى السعودى ، وقابليتها لجذب التجارة أيا كان نوعها وزمانها ، يعتمد أساسا على مجموعة من العوامل الطبيعية والبشرية ، يجب أن تدرس بعناية ودقة [2] وأهمها :

أ ــ **العوامل الجغرافية** : وتعد من أهم العوامل التى تؤثر في نشأة المرفأ ومركزه العمرانى ، وتطوره ومقدرته على الوفاء باحتياجات الإنسان اليومية ، فقد حددت هذه العوامل قيام المرافىء الطبيعية ، والمدن القائمة عليها ، في خلجان أو شروم تنتهى إليها في الغالب الأودية المنحدرة من المرتفعات الغربية في الشرق (جدول ١) ، وقد تميزت بالعمق المناسب والحماية من الأمواج والرياح ، وبخلوها من الشعاب المرجانية ، مما سهل دخول السفن المناسبة لأعماقها . شكل (٣) .

---

(١) Garnier and Chabot, URBAN GEOGRAPHY, LONGMANS GREEN and Com. Ltd., English Translation, LONDON, 1967.

(٢) Weigend, C. G.,"Ports, their Hinterland of Forelands,,. Geography Review, Vol., 42, 1952.

جدول (١) : أهم الأودية المنتهية بجوار المرافىء الطبيعية السعودية (البحر الأحمر) :

اسم الـوادى	الموقع الذى ينتهى اليه
وادى المبـــرك	خليج حقــل
وادى ضحكــان	شرم ضبـــاء
وادى زريـــب	شرم الوجـــه
وادى رابــغ	شرم رابـــغ
وادى الليـث	خليج الليـث
وادى عينونة	خليج القنفـذة

ومن العوامل التى ساعدت على توقيع المرافىء الطبيعية (المدينة والمرفأ) في هذه الأماكن توفر مصادر مياه الشرب الدائمة للسكان ، والمتمثلة في الآبار الجوفية المنتشرة حول المرافىء ، على مسافات متباينة تتراوح ما بين ٥ ـ ٤٠ كم ، في مناطق كنتورية مرتفعة نسبيا للحصول على مياه تقل فيها نسبة الملوحة ، فكانت حقل وضباء والوجه وأملج ورابغ ، أما المقوم الاقتصادى في الظهير المباشر فزراعة النخيل ، بينما يغلب على الظهير المجاور النشاط الرعوى . ويضاف الى ذلك وفرة الأمطار المنتظمة نسبيا في المناطق التى تقع فيها مرافىء الليث والقنفذة في القسم الجنوبى من الساحل ـ حيث المقوم الاقتصادى زراعة الحبوب الغذائية .

وتقع بعض مواضع مدن المرافىء عند نهايات الأودية في الشروم أو الخلجان حيث يقوم المرفأ الذى ترتبط به المدينة ، وهذا ما يلاحظ بالنسبة لمدن مرافىء حقل وضباء والوجه وأملج والقنفذة ، والبعض الآخر يقع بعيدا عن المرفأ بمسافة تتراوح ما بين ٣ ـ ٥ كيلومتر ، حيث تقع على جوانب الأودية التى

تأخذ اسمها ، وتصب في الشرم أو الخليج ، وهذا ما تتصف به رابغ التى تبعد عن المرفأ ثلاثة كيلومترات ، والليث التى يفصلها عن مرفئها مسافة خمسة كيلومترات الا أنها أخذت تتناقص حيث يطغى عليها حاليا محور النمو العمرانى الغربى بالنسبة للمدينة . أشكال (٤ - ٥) .

وتتقارب المرافىء الطبيعية من بعضها البعض ، حيث يبلغ متوسط المسافة بين مرفأ وآخر حوالى ١٤٠ كم . وتتفاوت في أحجامها فيكون الحجم كبيرا في رابغ والقنفذة ، ومتوسطا بالنسبة لضباء والوجه وأملج ، وصغيرا في حقل والليث ويرجع ذلك الى الاختلاف في توافر الظروف الطبيعية المساعدة على الحياة من موارد مائية ، ووفرة الثروة السمكية في الجبهة المائية المقابلة ، ونشاط زراعى او رعوى في الظهير المجاور شرقا .

ب — **العوامل التاريخية** : كان للعوامل التاريخية دور كبير في نشأة وتطور بعض المرافىء ومدنها ، ولا يزال بعضها قائما حتى الآن ، وان كان البعض منها فقد أهميته التى كان يتمتع بها في فترات تاريخية سابقة ، حيث تدهور حجمها ووظيفتها وأهم هذه المرافىء ذات الشهرة التاريخية على الساحل الغربى السعودى المويلح والحوراء والجار والقحمة وعثر والشرجة عند الجغرافيين والمؤرخين المسلمين ، وكانت حسب أقوالهم « فرضات ومدنا عامرة بالسكان والمساجد والأسواق »[1] . ومواقع البعض منها في الوقت الحاضر عبارة عن أطلال ، كالحوراء والشرجة والجار وعثر ، او قامت الى جوارها مراكز عمرانية متواضعة ، كالمويلح وضباء ، وأملج والرايس .

كما كان لبعض هذه المرافىء ومدنها دور هام في طريق التجارة والحج حتى فترة قريبة ، وأهلها حقل وضباء والوجه وأملج ورابغ . ولعل رابغ المرفأ والمدينة هى المركز العمرانى الذى استمر في أداء دوره في خدمة الحجاج ،

---

(١) البكرى ، أبو عبدالله : المسالك والممالك .

وذلك لظروفها الجغرافية المتمثلة في موقعها في منطقة تجمع طرق المواصلات القديمة المعروفة بالطريق السلطانى ، وحديثا طريق مكة ـ جدة ـ المدينة المنورة . إلى جانب ذلك وقوعها على مقربة من منطقة « الجحفة » بمسافة تزيد على ١٥ كم ، وهى الميقات الدينى للقادمين بطريق البحر من حجاج مصر والشام والمغرب .

أما المرافىء التى اضمحلت والتى كانت محطات للتفريغ أو لنزول الحجاج ، فقد فقدت أهميتها لتدخل عوامل سياسية أفقدتها نفوذها ، وتمثلت بنقل الأيوبيين ميناء المدينة من الجار الى ينبع ، والتى زادت أهميتها وأصبحت ميناءها الرئيسى ، وقضت على الحوراء والمويلح . كما ضعفت أهمية كل من حقل وضباء والوجه وساعد على ذلك مد سكة الحجاز التى عجلت بفقد نفوذها وأهميتها ، كأثر من آثار القضاء على القوافل وطرقها . وكان أيضا من أسباب تدهور هذه المرافىء ومدنها انتقال الثقل السياسى والاقتصادى بعد قيادم المملكة عام ١٩٣٢ الى المنطقة الوسطى ، حيث القاعدة السياسية للحكم ، والى المنطقة الشرقية حيث القاعدة الاقتصادية للبلاد ، وكذلك الجزء الأوسط من المنطقة الغربية حيث القاعدة الروحية للعالم الأسلامى ، يضاف الى ذلك اعتماد المملكة ومن ضمنها مدن المرافىء السابقة الذكر ، على منافذ رئيسية أربعة لاستيراد الاحتياجات الخاصة بالسكان وهى جدة والدمام وينبع وجيزان .

جـ ــ العوامل الاقتصادية : يمكن تقسيم العوامل الاقتصادية التى أثرت في نشأة ونمو وتطور المرافىء ومدنها الى مجموعة من الأقسام الفرعية ، فهناك الشحن والتفريغ ، والصيد والنقل والمواصلات .

ويمكن القول بأن جل المرافىء الواقعة على الساحل الغربى السعودى مارست **وظيفتي الشحن والتفريغ والصيد** ، والتى يرى أنها من الأسباب الرئيسية التى كانت تقف وراء نشأة وتطور هذه المرافىء ومدنها . فوظيفة الشحن والتفريغ كانت تقوم بها معظم المرافىء ، الا أنها تتفاوت من حيث

نسبة الممارسة لهذه الوظيفة ، والتى كانت تبرز في مرافىء ضباء والوجه وأملج التى استفادت من مواقعها الجغرافية ومقابلتها للساحل المصرى ، فأصبح سكانها نتيجة لذلك وسطاء للتجارة بين مصر وبادية الحجاز ، وهو دور قديم كانت تمارسه المنطقة في العصور القديمة إبان نفوذ الأنباط والبطالمة والرومان ، واستمرت تؤديه حتى نهاية النصف الأول من القرن العشرين . فقبل ذلك كانت هذه المرافىء تقوم بدور اقتصادى هام في منطقة الحجاز الشمالية ، فكان يتم عن طريقها تصدير الكثير من منتجات الظهير الزراعى والرعوى الواقع على امتداد يتراوح ما بين ٣٠ - ٢٠٠ كم شرقا . وكان أهم ما يصدر عن طريقها السمن البلدى والفحم النباتي والحناء والأغنام ، وفي مقابل ذلك كانت تستقبل الكثير من الواردات الغذائية التى يحتاجها سكان الظهير المباشر والمجاور . ولم يكن مجالها يتخطى بأى حال من الأحوال الموانىء المصرية (السويس والقصير) والسودانية (سواكن) ، وموانىء الحجاز الأخرى المجاورة لها شمالا وجنوبا .

ومنذ أوائل الخمسينات أخذت حركة الشحن والتفريغ من هذه المرافىء واليها تنخفض تدريجيا ، وذلك لاعتماد سكان المنطقة على ما ينقل اليهم من جدة بصفة عامة (كغيرهم من مدن المنطقة الغربية) ، التى نظرا لتطورها وربطها بالمرافىء بطرق معبدة قد أسرت أهميتها ودورها في السحن والتفريغ .

الا أن الزحام والتكدس الذى تعرضت له الموانىء السعودية الرئيسية في السبعينات كان دافعا الى الاهتمام بهذه المرافىء والتخطيط لتطويرها لتكون موانىء مساندة متخصصة في استقبال بضائع معينة مثل الأسمنت ومواد البناء الأخرى التى بدىء في تفريغها في مرافىء حقل والوجه خلال الفترة ١٩٧٨ — ١٩٨٠ لتلبية احتياجات التطور العمرانى في المنطقة .

وبحكم موقعها البحرى مارس سكانها ولا يزالون **حرفة صيد الأسماك** ، الا أن هذه الحرفة لا تزال تمارس بطريقة بدائية ، مستخدمة القوارب والشباك التقليدية ، الأمر الذى نتج عنه ضعف الإنتاج السنوى للعاملين في هذه

الحرفة ، والذيم قدر عددهم بحوالى ١٨٧٢ عاملا ، يمثلون ٤٦٪ من اجمالى العاملين في هذه الحرفة على طول الساحل لعام ١٩٧٤ ، ويمثلون أيضا أكثر من ٨٥٪ من مجموع العاملين في هذه الحرفة في موانىء جدة وينبع وجيزان . وهذا العدد يتوزع على هذه المرافىء بنسب متفاوته سجلت أعلاها أملج ٣٥٪ ، ويليها رابغ ٢٣٫٦٪ ، ثم القنفذة ١٦٫٥٪ ، و ١٢٪ الليث ، وفي كل من ضباء والوجه ٤٫٨٪ ، وتقل عن ثلاثة في المائة في حقل (٢٫٨٪) ويلاحظ من هذه النسب تركز هذه الحرفة في كل من أملج ورابغ ، مما يشير الى أهميتها في النشاط الاقتصادي لهذين المرفأين (جدول ٢) .

ويقدر الانتاج السمكى لهذه المرافىء بما يزيد على ١٠ آلاف سنويا ، تستحوذ رابغ على حوالى ١٩٪ من الانتاج وأملج ٩٪ ، والباقى يتوزع على بقية المرافىء التى تشترك معها في مراكز صيد صغيرة منتشرة على خط الساحل [١] .

---

(١) Peacock, N. A., and Chaplin, p. d.. Multipurpose Fishing Boat For the Red Sea Coast, An Economic Appraisal, No. 3. Jeddah, P. 4

جدول (٢) التوزيع العددى والنسبى للعاملين في الصيد في المرافىء الطبيعية عام ١٩٧٤ [١]

حقــل	٥٤	٢ر٨	١ر٣
ضبــاء	٩٠	٤ر٨	٢ر٢
الوجــه	٩٠	٤ر٨	٢ر٢
أملــج	٦٦٢	٣٥ر٤	١٦ر٣
رابــغ	٤٤٢	٢٣ر٦	١٠ر٩
الليــث	٢٢٣	١٢	٥ر٥
القنفــذة	٣١٠	١٦ر٦	٧ر٦
إجمالى الموانىء	١٨٧٢	١٠٠	٤٦
إجمالى الموانىء الرئيسية	١٢٩٢	١١٧	٥٤
إجمالى المرافىء والموانىء	٤٠٦٤		١٠٠٪

أما النقل والمواصلات ، فكان لهما دور كبير في تطور بعض المرافىء ومدنها ، وفي تدهور بعضها الآخر . فقد عمل الطريق البرى القديم (العقبة ـ المدينة ـ مكة الذى كانت تسير عليه قوافل الحجاج القادمة من الشام ومصر الى الأراضى المقدسة على بروز أهمية حقل والمويلح وضباء والوجه وأملج ورابغ ، كمحطات للاستراحة وتقديم الخدمات . الا أن هذا الدور ضعف في أول الأمر عند مد سكة حديد الحجاز الى المدينة ، وثانيا بعد اعتماد الحجاج على

(١) الجدول من إعداد الباحث ، والأرقام مصدرها التعداد العام للسكان عام ١٩٧٤ .

وسيلة الانتقال البحرى والجوى الى جدة ، باستثناء رابغ التى استمرت تؤدى هذا الدور حتى الوقت الحاضر ، وذلك لوقوعها على الطريق البرى المعبد الذى يربط جدة بالمدينة المنورة .

وقد أدى وجود شبكات من الطرق في عصرنا الحاضر الى ربط المرافىء ونموها وتوسعها على محاور هذه الطرق ، كما سهلت وصول الخدمات والإمدادات المختلفة على محاور هذه الطرق ، وأهملها : المحور الطولى الذى يمتد من الشمال (العقبة) الى الجنوب (جيزان) ، وأول المرافىء التى تقع عليه في الشمال حقل ، وفي الجنوب القنفذة ، وقد كان من أول النتائج التى ترتبت على إنشائه عودة معظم مدن المرافىء الواقعة عليه إلى ممارسة وظيفة الخدمات الى جانب وظائفها الأخرى .

المبحث الثالث

تقسيم المراني الطبيعية



المبحث الثالث
تقسيم المرافئ الطبيعية

ويمكن تقسيم هذه المرافىء ، الى أربعة أنماط : المرافىء القديمة ، والمرافىء الإستراتيجية ، والمرافىء التجارية (الضرورة) والمرافىء التى أصبحت مراكز عمرانية عواصم ادارية لإمارات تحمل اسمها . ومن الأمور الجديرة بالملاحظة في هذا التصنيف أنه لا يشترط بالضرورة أن يكون كل مرفأ ومركزه العمراني في نمط واحد من هذه الأنماط ، فقد يكون في أكثر من نمط .

١ — **المرافىء القديمة** : وهى التى ارتبطت نشأتها بشعوب قديمة ، وعوامل قيامها اقتصادية وعسكرية . وقد اندثر جلها ، إذ صارت اجرا وأمبلوني ولوكى كومه والجار والحوراء وعثر والشرجة والشعيبة ، أطلالا بعد أن كانت مرافىء ومراكز حضرية هامة في العصور القديمة . والبعض منها موغل في القدم ، وارتبط قيامه بخدمة قوى خارجية كالبطالمة والرومان ، تعاونت مع السكان المحليين للساحل كالنبطيين . والذين كانوا جميعا وراء قيام اجرا وأمبلوني ولوكى كومه ، التى اندثرت قبل الإسلام ، حتى أن الآراء قد تضاربت حول تحديد أماكنها .

وكما ذكرنا من قبل ، كان لاتخاذ المدينة المنورة مركزا للدولة الإسلامية الأثر الكبير في اتخاذ القرار في جعل **الجار** مرفأ للمدينة واستمرت على ذلك مزدهرة الى أن حول الأيوبيون فرضة المدينة الى ينبع في أوائل القرن السابع الهجرى

ملاحظة : جميع الأرقام التى أشير اليها ، مصدرها : إدارة ميناء الفريض بحقل . حصل عليها الباحث أثناء مقابلة مدير الميناء في أواخر عام ١٩٧٩ م .

(١٣ م) ، الأمر الذى أدى الى تدهورها ولم يبق منها سوى الآثار التى يعتقد أنها « فرضة الرايس » اليوم ، وفي رأى آخر « البريكة » الى الشمال من الرايس .

أما **الحوراء** فقد كانت مرفأ مساعدا لفرضة ينبع لاستقبال الحجاج القادمين من مصر ، على بعد ١٧٠ كم منها ، و ٥ كم شمال أملج ، واستمرت تؤدى هذا الدور حتى عام ٦٥١ هـ ، وهى السنة التى يعتقد أنه ظهر فيها مرفأ أملج المجاور لها جنوبا بخمس كيلومترات ، أما الشرجة وعثر فقد كانتا من أشهر مرافىء ساحل المخلاف السليمانى (عسير) ، واستمرتا حتى القرن العاشر الهجرى (١٦ م) ، حين اضمحلتا وحلت بدلا منها جيزان كميناء للمنطقة الجنوبية .

٢ — **المرافىء الاستراتيجية** : وهى قديمة الا أنها تطورت في أوقات وظروف سياسية مختلفة مرت على المنطقة ، ومن المؤشرات الدالة على ذلك وجود بقايا القلاع والحصون التي بنيت على الساحل في مواجهة المرافىء والمراكز العمرانية التابعة لها . ويعتقد أن الدوافع وراء اتخاذها كذلك أنها تقع في نقاط استراتيجية على الساحل ، تساعد على مراقبة وحماية الساحل ، ومن جهة أخرى وقوعها مجاورة على طريق الحج القديم الذى يحتاج الى المراقبة والحماية من هجمات البدو . وكان من أشهرها خلال العصور الإسلامية التى تعاقبت على المنطقة : حقل والمويلح والوجه وأملج ورابغ والتى كانت الى جانب ذلك عواصم لمحافظات من ولاية الحجاز في العصر العثمانى . ويسود الاعتقاد بأن المراكز العمرانية لهذه المرافىء قد أنشئت على أطلال مواقع قديمة أحيانا ، أو أنها كانت قرى صغيرة تحولت الى مدن بمرور الوقت .

وتختلف الأهمية الاستراتيجية لهذه المرافىء ، وان اتفقت في بعض أسباب النشأة ، فقد كانت الرغبة في حماية ساحل البحر الأحمر الشرقى ، وطريق الحج القديم ، تقف وراء استمرار الوجه ورابغ وضباء والمويلح في العهد العثمانى الذى كانت تخضع له المنطقة حتى أوائل القرن العشرين ، الا انها على

الرغم من هذه الأسباب ، فهى أصلا مناطق استقرار على الساحل الغربى السعودى قبل أن تصبح مراكز عسكرية . وبإنشاء ضباء الى الجنوب من المويلح منذ نحو ١٥٠ سنة ، أصبحت المرفأ والعاصمة الإدارية لهذه المحافظة قديما ، والإمارة حاليا ، اذ لم تعد المويلح مرفأ أو مركزا حضريا ، وانما أصبحت نقطة مراقبة لخفر السواحل السعودية حاليا .

ومنذ أوائل الخمسينات من هذا القرن برزت الأهمية الاستراتيجية لأحد المرافىء القديمة التى عرفت في صدر الإسلام . ويقع الى الجنوب من العقبة الأردنية بحوالى ٢٧ كم ويعرف بحقل . وكان قيام اسرائيل واغتصابها فلسطين ، واشرافها على رأس خليج العقبة ، وراء تزايد أهمية حقل والتى أصبحت أحد قواعد الجيش السعودى المواجهة لإسرائيل منذ عام ١٩٦٧ ، وحاليا منفذا لتفريغ بعض الواردات الخاصة بالمنطقة الشمالية .

ونلاحظ قلة المرافىء الاستراتيجية في الجنوب ، ويرجع ذلك الى ضعف أهميته الاستراتيجية وبعده عن القوى الأجنبية المهيمنة في الشمال . أما المناطق التى قامت فيها هذه المرافىء في الشمال ، فهى تعد من أنسب المواقع لإنشاء مرافىء ذات مراكز عمرانية .

٣ — **مرافىء الضرورة الاقتصادية** : يمكن القول بأن المرافىء الطبيعية السعودية في معظمها نشأت لضرورة اقتصادية ، أملتها احتياجات سكان الظهير المباشر والمجاور لهذه المرافئ خلال العصور التاريخية المختلفة ، فقد كانت تمارس وظيفة الشحن والتفريغ بشكل واضح وحتى نهاية النصف الأول من القرن العشرين .

وكانت الزراعة وصيد الأسماك من الأنشطة الاقتصادية التى يزاولها السكان ويعتمدون عليها في حياتهم ، الا أن ذلك كان بدرجات متفاوتة ، فالزراعة تركزت بشكل واضح في القنفذة والليث ورابغ وأملج ، وكانت بدرجة أقل في كل من الوجه وضباء وحقل ، الا أنها كلها تشترك بنسب متقاربة في الاهتمام بحرفة الرعى وصيد الأسماك وصناعة القوارب .

وقد أسهمت المنتجات الزراعية والحيوانية لظهير هذه المرافىء خلال تلك الفترة في قيام حركة تبادل تجارى عبر البحر الأحمر ، حيث أسهمت كل من الوجه وأملج وضباء والليث والقنفذة في عملية شحن هذه المنتجات الى موانىء السويس وسواكن ومصوع وعدن وجدة ، وكانت الصادرات ممثلة في الفحم النباتي والسمن والجلود وغيرها ، ثم تعود السفن محملة بالبضائع التى يحتاجها السكان المحليون لهذه المرافئ، والظهير المجاور يمثل المراكز الحضرية في المنطقة التى تحيط بها ، فقد أصبحت عواصم ، وبحكم أن المراكز العمرانية لهذه المرافىء مراكز إدارية لإمارات تحمل أسماءها ، يتبعها الكثير من المراكز العمرانية الريفية .

المبحث الرابع

الوظائف والتركيب المورفولوجي للمواني ومدنها



المبحث الرابع
الوظائف والتركيب المورفولوجي للمرافئ ومدنها

١ — الاستخدامات القديمة والحديثة للمرافىء الطبيعية :

قامت هذه المرافىء في شروم أو خلجان تعتبر من حيث الظروف الطبيعية من أفضل المواضع المنتشرة على الساحل - كما ذكرنا من قبل . وكانت الظروف التى توفرت في هذه المواضع ضوابط لقيام مستوطنات سكنية على مقربة منها . ولا تخلو مناطق المرافىء من الشعاب المرجانية ، إلا أنها أقل من أى موضع آخر على الساحل ، حيث يلاحظ ظهورها على شكل خطوط أو جزر في الواجهة المائية المقابلة لمدخل الشرم أو الخليج . وتتباين مساحة هذه المرافىء ، حيث نجدها تسجل ٥٠ الف متر مربع في أملج ، وترتفع الى ١٣ر٥ مليون م^2 في رابغ (جدول ٣) أما بالنسبة للأعماق المائية فإنها تتناقص بالاتجاه نحو الشاطىء حتى تصل في معظمها الى أقل من نصف متر . أما عند مداخل الخليج أو الشرم من ناحية البحر فتسجل الأعماق ما بين ١٠ - ٢٥ مترا ، وقد حددت أعمال الشروم والخلجان ظروف الملاحة فيها حيث يتم اتصالها بمياه البحر العميقة بواسطة قناة يزيد عرضها على ٢٠٠ متر في المناطق الخالية من الشعاب المرجانية .

وقد استمر استخدام هذه المرافىء بصورة تقليدية طوال العصور الماضية وكانت أرصفتها عبارة عن « جدار تقليدي » مبنى من الحجارة على خط الساحل ويستطيع الميناء بوضعه الحالى استقبال باخرة واحدة في حدود حمولة ستة آلاف طن . ويصل الى الميناء شهريا ما بين ٥ - ٦ بواخر . كما يصل معدل التفريغ الشهرى الى حوالى ٣٠ الف طن ، أي بمعدل ألف طن يوميا [١]

---

(١) اسماعيل ، أحمد على ، دراسات في جغرافية المدن ، ص ١٤٣ .

جدول (٣) مواقع المرافىء الطبيعية والتسهيلات المتوفرة في كل مرفأ [١]

المرفأ	الموقع الفلكى: خط العرض شمالا	الموقع الفلكى: خط الطول شرقا	الموضوع	الاعماق المائية متر	المساحة للمرفأ: الطول	المساحة للمرفأ: العرض	المساحة للمرفأ: المساحة الإجمالية (٠٠٠)م٢	التسهيلات والأجهزة: الأرصفة	التسهيلات والأجهزة: مستودعات	التسهيلات والأجهزة: مخازن
حقل	١٧َ ٢٩ْ	٥٧َ ٣٤ْ	خليج حقل	٥ - ١٠	٢٣٠	١٢٠	٢٧	٤٥ × ٤٥	٢٠٠ × ١٢٠	———
ضباء	٢٢ ٢٧	٤٢ ٣٥	شرم ضباء	٣ - ٣٠	١٠٠٠	٣٠٠	٣٠٠	٥٠ × ٢٠	غ . م	مخازن قديمة
الوجه	١٣ ٢٦	٣٦	شرم الوجه	٥ - ٢٢	٧٠٠	٤٠٠	٢٨٠	٥٠ × ٢٠	ساحة مكشوفة	مخازن قديمة
أملج	٠٥ ٢٥	١٧ ٣٧	خليج أملج	٢ - ٢٠	٢٥٠	٢٠٠	٥٠	٥٠ × ٢٠	غ . م	مخازن قديمة
رابغ	٤٨ ٢٢	٥٩ ٣٨	شرم رابغ	١١ - ٢٢	٤٥٠٠	٣٠٠٠	١٣٫٥٠٠	٥٠ × ٢٠	غ . م	مخازن قديمة
الليث	٠٩ ٢٠	٠٦ ٤٠	خليج ابراهيم	٢ - ١٤	٢٠٠٠	٩٥٠	١٫٩٠٠	٩٠ × ٩	غ . م	مخازن قديمة
القنفذة	٨ ١٩	٤ ٤١	خليج القنفذة	٣ - ١٥	—	—	—	٩٠ × ٩	غ . م	مخازن قديمة

(١) الجدول من إعداد الباحث معتمدا على الدراسة الميدانية .

وحسب ما توضحه سجلات الشركة التي أنشأت الميناء ولا تزال تديره ، تصل خدمات الميناء الى معظم أجزاء المنطقة الشمالية وخاصة تبوك ، والى القصيم والرياض والقريات وضباء .

٢ — وظائف المرافىء الطبيعية وظهيرها المباشر :

نادرا ما نجد مدينة قد أصبحت حكرا لوظيفة واحدة ، إذ أن القاعدة العامة هى أن المدن متعددة الوظائف ، وإن اختلفت أهمية هذه الوظائف بالنسبة لحياة المدينة وسكانها ، كما أن تعدد الوظائف قد يكون شاملا وكبيرا في بعض المدن بينما لا تحظى مدن أخرى إلا بعدد محدود من الوظائف [١] ونستخلص مما سبق أن عرضناه عن نشأة وتطور المرافىء ، أنه قد وجدت بعض الوظائف التى كانت سببا في بروز أهمية العديد من المرافىء الطبيعية وظهيرها المباشر ، وبصفة خاصة كانت الوظيفة التجارية والإدارية وراء هذا الظهور والتطور لهذه المرافىء .

أ — **الوظيفة التجارية** : لقد كانت الوظيفة التجارية من أهم وأقدم الوظائف التى مارستها المدن في كل زمان ومكان ، وفي ظل أى نظام اقتصادى [١] . ولما كانت هذه المرافىء وظهيرها المباشر والمجاور لا تستطيع تلبية حاجات سكانها من السلع ، فقد استوجب الأمر استيراد ما يحتاجه السكان من السلع من الأقاليم المجاورة ، وخاصة الواقعة على الساحل المقابل من البحر الأحمر في مصر والسودان ومقابل ذلك يتم تصدير ما يفيض من منتجات الظهير الزراعية والحيوانية .

وقد سبق أن أوضحنا أن هذه المرافىء قد مارست حتى أواخر النصف الأول من القرن العشرين دور الوسيط التجارى الموزع بين سكان الظهير والموانىء الأخرى المنتشرة على سواحل البحر الأحمر . يضاف الى ذلك قيام

(١) حمدان ، جمال ، جغرافية المدن ، ص ٢٠٢ .

بعض المراكز العمرانية لهذه المرافىء بالنشاط التجارى لجماعات البدو الرحل من بنى عطيات وبنى جهينة الذين كانوا يأتون اليها أثناء ترحالهم ، وللحجاج القادمين من مصر وبلاد الشام عبر الطريق القديم ، حيث يتزودون بما يحتاجون اليه من مواد غذائية . كما يمكن القول بأن هذه المرافىء كانت بمثابة مراكز التبادل التجارى بين البدو والمستقرين ولقد كان من أهم السلع التى كان يتم تبادلها في أسواق هذه المرافىء ، أو تصديرها ، التمور والحبوب والفحم النباتى والسمن البلدى . فهى فضلا عن كونها مراكز تصدير واستيراد ، كانت أيضا أسواقا محلية لمنتجات المراكز الريفية المجاورة لها .

وفي الوقت الحاضر ، نتيجة لبروز أهمية موانىء جدة وينبع وجيزان ، لم تعد هذه المرافىء تمارس وظيفة الاستيراد المباشر من الأقاليم الخارجية المجاورة ، باستثناء حقل والوجه اللذين عاودا ممارسة ذلك بدرجة ضعيفة ، عندما أخذا منذ منتصف السبعينات يقومان بدور لا بأس به في استيراد بعض احتياجات المنطقة من مواد البناء وتوزيعها عبر شبكة الطرق الحديثة التى تربطها بمدن المنطقة الشمالية .

وحاليا يمارس بعض السكان في هذه المرافىء الوظيفة التجارية في صورة أنشطة البيع بالمفرد ، حيث أصبحت تجارة المفرد هى الأكثر فعالية ، وأن كثيرا من محلاتها تتعامل مباشرة مع المستوردين في جدة للحصول على السلع التى يتم توزيعها .

ويلاحظ من الجدول (٤) أنه يوجد في الظهير المباشر لهذه المرافىء حوالى ٤٠٩ محلات للبيع بالمفرد ، وأن هذه المحلات تتوزع بنسب متفاوتة ، فنظرا لأهمية الوجه التجارية في المنطقة نجد نصيبها ٢١٫٥٪ من جملة المحلات بهذه المرافىء ، وتليها ضباء ١٨٫٣٪ ثم أملج ١٤٫٧ . أما حقل ، فعلى الرغم من صغر حجمها السكانى فقد استحوذت على ١٣٫٧ ٪ من المحلات ، وذلك لاعتماد جزء كبير من سكان العقبة (٢٧ كم) على سوقها الوحيد الواقع في الشارع العام للحصول على بعض احتياجاتهم ، ويرجع ذلك للفارق في

الأسعار بين المدينتين ، لأن الجمارك المفروضة على البضائع في الأردن عالية جدا . أما نصيب كل من رابغ والقنفذة والليث فكان ١٢٫٢٪ و ١١٪ و ٨٫٦٪ على التوالى . وكان من المفروض أن تتوزع هذه المحلات بحسب حجم سكان المدينة ، الا أن هذا لم يحدث ، وهذا ما يلاحظ بالنسبة لرابغ والليث ، لاعتماد الأولى على جدة والثانية على جدة ومكة ، لأن المسافة بينهما لا تزيد على ساعتين . وبالإضافة إلى كل ذلك تقوم مدن هذه المرافىء بمجموعة من الخدمات التجارية ، إذ توجد بها فروع لبعض المصارف والبنوك الرئيسية .

جدول (٤) التوزيع الجغرافي لمحلات البيع بالمفرد
في مدن المرافىء الطبيعية [1] ١٩٧٩

المرفـأ	محلات البيع بالمفرد	٪
حقل	٥٦	١٣٫٧
ضباء	٧٥	١٨٫٣
الوجه	٨٨	٢١٫٥
أملج	٦٠	١٤٫٧
رابغ	٥٠	١٢٫٢
الليث	٣٥	٨٫٦
القنفذة	٤٥	١١٫٠
المجموع	**٤٠٩**	**١٠٠**

(١) الجدول من إعداد الباحث ، والأرقام تقديرية ، أخذت في أثناء الدراسة الميدانية أواخر عام ١٩٧٩ م .

وهناك بعض المؤشرات التي توضح أن البعض من هذه المرافىء كان يمارس النقل البحرى بصورته التقليدية مع المرافىء المجاورة ، حيث توجد في كل من أملج والوجه وضباء مناطق خاصة للمرفأ كانت تستعمل لشحن وتفريغ حمولة السفن ، وتشتمل على رصيف مبنى من الحجارة وحوض مائى للإرساء ، بالإضافة إلى وجود منشآت تخزين البضائع المستوردة والمصدرة ، وخاصة مخازن الفحم النباتى ، ودوائر المرفأ والجمارك ، وأماكن خاصة لصناعة القوارب محليا ، والتى لا تزال بقاياها تدل على ازدهارها في هذه المرافىء في عصور مضت .

ب — **الوظيفة الإدارية** : لم تكن الوظيفة الإدارية سببا في نشأة هذه المرافىء إلا أنه مع مرور الوقت وتطور المناطق المحيطة بها ، أصبح معظمها منذ أواخر القرن التاسع عشر عواصم إدارية لمحافظات ضمن ولاية الحجاز التابعة للدولة العثمانية في ذلك الوقت ، واستمر أداؤها لهذه الوظيفة بعد دمج أقاليم الجزيرة العربية وقيام المملكة العربية السعودية عام ١٩٣٢ م ، التى قسمت الى مناطق إدارية كبرى وهذه بدورها قسمت الى إمارات ، وكان من نصيب المرافىء الطبيعية الحالية أن تصبح عواصم إدارية لإمارات تحمل اسمها وتمتد على طول الساحل من الأردن شمالا حتى اليمن الشمالية جنوبا . وقد نتج عن هذا التقسيم أن أصبحت المنطقة الغربية من المملكة تضم عشرين إمارة ، منها ثلاثة موانىء ، وسبعة مرافىء هى عواصم إدارية لإمارات تحمل اسمها .

ولعل اتخاذ هذه المرافىء عواصم إدارية من الناحية الجغرافية يعود إلى أن مواقعها تتوسط إماراتها تقريبا ، إلى جانب الارتباط بين سكان الظهير والمرفأ المقابل لهم على أساس أنه المنفذ البحرى الذى يصلهم بالعالم الخارجى في ذلك الوقت . ويضاف إلى ذلك ارتباط هذه المرافىء والمناطق المجاورة بسلسلة من الطرق ذات الدرجات المختلفة .

جـ — **الوظيفة الثقافية** : لا تعرف مدن هذه المرافىء التخصص في الوظيفة الثقافية بمفهومها الحديث ، وبالتالى لم يكن لهذه الوظيفة أى دور في

نشأة أى مركز عمرانى للمرافىء . ولكن هناك بعض مظاهر الوظيفة الثقافية والتى تبرز في كل المرافىء دون استثناء ، ولكن بنسب متفاوتة ، وتأتى كأحد مكملات الوظيفة الإدارية ، وتتمثل في وجود المدارس بمختلف مراحلها الابتدائية والإعدادية والثانوية للبنين والبنات ، إلى جانب وجود معاهد المعلمين الثانوية في ضباء والقنفذة والمعاهد التابعة لجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية في القنفذة وأملج .

٣ — التركيب المورفولوجى لمدن المرافىء الطبيعية :

يختلف التركيب المورفولوجى لهذه المدن ، نظرا لاختلاف الظروف الطبيعية والبشرية والتاريخية . وعلى مستوى المدينة نفسها يلاحظ الاختلاف في مورفولوجية المدينة القديمة عن المدينة الحديثة . ويلاحظ هذا الاختلاف أيضا في تركيب مدن مرافىء القطاعات الثلاثة للساحل ، فمدن المرافىء الشمالية (ساحل مدين) تختلف عن مدن مرافىء القسم الأوسط (تهامة الحجاز) أو القسم الجنوبى (تهامة عسير) . والاختلاف بينهما يظهر في خطة التنمية ، وشكل النمو . أما التركيب الداخلى للمدن القديمة ، فيتشابه تقريبا فيما بين هذه المدن .

ومدن المرافىء بحكم كونها مراكز عمرانية قديمة ، وعلى الرغم من دخولها مجال النمو المخطط حاليا ، إلا أنه يلاحظ وجود جزء قديم في هذه المدن قد نما نموا طبيعيا وعشوائيا ، وبغير خطة أو نظام . أما الجزء الحديث فقد نما وفق خطة مرسومة . وتتميز الأجزاء القديمة في هذه المدن بكثرة الطرقات والأزقة الضيقة والملتوية في اتجاهاتها ، ويلاحظ هذا في ضباء والوجه وأملج ورابغ والليث والقنفذة وغيرها .

وتتفاوت نسبة الأجزاء القديمة من مساحة هذه المدن ، وهى لا تزال تحتل نسبة لا بأس بها ، فبينما تتراوح حول ٢٠٪ من مساحة مدن ضباء والوجه وأملج ، الا أنها تشكل نسبة أقل من ١٠٪ من مساحة مدن رابغ

والليث والقنفذة ، نتيجة لاختفاء معظم الأجزاء القديمة من هذه المدن ، بسبب تعرضها للإزالة وحلول المباني الحديثة مكانها ، وهذا ما توضحه خرائط نمو مدن هذه المرافىء (أشكال ٧، ٨، ٩، ١٠، ١١، ١٢، ١٣) .

ومن مميزات الأجزاء القديمة في هذه المدن ، تلك المباني المتواضعة والتى نجدها تتركز بجواز الساحل وعلى مقربة من المرفأ ، الذى يقوم في الخليج أو الشرم ، حيث تكون نواة المدينة ، ويعمل سكانها في الصيد والنقل البحرى والتجارة المحلية التقليدية ، باستثناء رابغ والليث التى تقع مبانيهما في الداخل على مقربة من مجرى الوادى ويقطعها الطريق البرى العام .

أما الأجزاء الحديثة من هذه المدن ، فقد رسمتها الجهات المختصة ، ممثلة بمكتب تخطيط المدن بالمنطقة الغربية بالتعاون مع بيوت الخبرة العالمية .

أما شكل النمو العمرانى فيختلف من مدينة الى أخرى ويرجع ذلك الى ثلاثة عوامل هى : اختلاف موضع المدينة وموقعها ، والتنظيم القانونى لعملية البناء ثم الظروف التاريخية لهذه المدن .

فنتيجة لانبساط الأرض واستوائها ، نمت الليث ، والقنفذة في شكل تجمعات غير مكتملة حول المدينة القديمة ، بينما كان الشكل الشريطى من نصيب أملج وضباء وحقل ، الا أن الوجه الحديثه التى اعتلت الهضبة فنجد أن نموها قد أخذ شكلا مربعا ، بعكس رابغ التى يقطعها الوادى من شمالها الشرقى حتى جنوبها الغربى (وتعد نقطة تجمع للطرق قديما وحديثا) فقد اتخذ نموها شكلا بيضاويا .

أما محاور النمو فتختلف من مدينة لأخرى باختلاف الظروف الطبيعية والاقتصادية والاجتماعية . فبالنسبة لأملج من مدن النمو الشريطى ، كان نموها نحو الشمال والجنوب ، حيث كانت واحات النخيل القريبة منها عامل جذب ، الى جانب ذلك وجود المرتفعات الشرقية التى أعاقت النمو شرقا . وفي ضباء نظرا لوجود مساحات من الأرض الفضاء الصالحة للبناء ، كان محور النمو

نحو الشمال والشمالِ الشرقي ، وبنسبة أقل في الجنوب . أما اتجاه النمو والتوسع العمرانى في رابغ ، التى أتخذت شكلا بيضاويا ، فكانت محاور النمو في كل اتجاه من مركز المدينة .

أما نمو مدينة الليث فنتيجة لبعدها عن المرفأ حوالى خمسة كيلومترات ، فقد اتخذ محور النمو طريقه نحو الغرب نظرا لاتساع الأراضي والرغبة في مجاورة المساكن للساحل ، الى جانب وجود محور شمالى ولكن بدرجة أقل من المحور الغربى .

أما مدينة القنفذة فقد ساير محور نموها اتجاه الطريق الساحلى نحو الشمال والجنوب وبمحاذاة الساحل .

وتوجد ظاهرة الضواحى في البعض منها ، مثل ضباء والوجه وأملج ورابغ ، حيث التجمعات السكنية التابعة لمحطات التحلية لهذه المدن ، كما يتبع رابغ عدد من الضواحى التى تتوزع في الشمال الشرقى والجنوب الغربى منها ، وأحدثها ما تقيمه شركة بتروليا اليونانية حول المرفأ ، والتى يسكنها العاملون في الشركة .

أما التركيب الداخلى لمدن المرافىء فهو بسيط للغاية ، حيث تتكون المدينة أساسا من المساكن بأنماطها المختلفة والتى تشغل ما بين ٧٥ ـ ٨٥٪ من مساحة أية مدينة ، ويضاف الى ذلك بيوت العبادة والأسواق والمبانى الحكومية والمدارس ومناطق الخدمات ، وهى كلها من الملامح الأساسية لهذه المدن .

ومن معالم هذه المدن السوق التقليدية ، التى غالبا ما تتركز في القطاع القديم من المدينة ، حيث يتم شراء وبيع معظم الاحتياجات في الحوانيب دون أن يكون هناك نوع من التخصص في البيع والشراء . وعند مقارنة أماكن تركز الأسواق التقليدية في هذه المدن نلاحظ أنه نتيجة لارتباط الوظيفة التجارية بالمرفأ في كل من حقل وضباء والوجه وأملج والقنفذة ، فقد نشأت هذه الأسواق على مقربة من المرفأ ، حيث قامت المخازن والمستودعات التى أعدت

لاستقبال المنتجات الاقتصادية سواء من الظهير أو النظير. بخلاف رابغ والليث ، والتى اعتمد نشاطها الاقتصادى على وظيفتى الخدمات والزراعة في المقدمة ، الأمر الذى جعل أسواقها التقليدية تقوم على مقربة من الأودية التى نشأت عليها التجمعات السكانية لرابغ والليث بعيدا عن المرفأ . وهذا يعد مؤشرا لضعف دورهما في النشاط التجاري الذى ازدهر قديما في حوض البحر الأحمر. الا أنه بعد تنفيذ الطريق الساحلى الطولى ، وضعف أهمية هذه المرافىء في ممارسة وظيفتها ، ولتوسع المدن في كل اتجاه ، انتقلت مواضع هذه الأسواق بعيدا عن المرافىء ، على جنبات الطريق العام الذي يمر بهذه المدن من الجنوب الى الشمال ، مما جعلها تهتم بوظيفة الخدمات الى جانب الوظائف الأخرى .

ونتيجة للتغيرات الحضارية التى شهدتها مدن هذه المرافىء منذ منتصف السبعينات وخاصة في حقل وضباء والوجه وأملج ، حيث أخذت تظهر المؤسسات التجارية الكبيرة نسبيا ، والتى يرد وجودها الى ارتفاع نسبة الأجانب العاملين في هذه المدن ، أخذت تتعدد هذه الأسواق ، فبالإضافة لأسواق تجارة التجزئة والجملة في الأجزاء القديمة منها ، ظهرت أسواق أخرى حديثة في المناطق السكنية الحديثة ، حيث أخذت تتركز في الشوارع الرئيسية التى تقطع هذه المدن ، وتوجد في هذه الأسواق المؤسسات لتجارة الجملة والمحلات التجارية المتخصصة ، الى جانب وجود الحوانيت التقليدية والمطاعم والمقاهى (أشكال ٤٦، ٥٥، ٥٢) .

أما بالنسبة لشوارع هذه المدن فنجدها متباينة في المدينة الواحدة ، ففى الأجزاء القديمة منها تكون ضيقة وليس لها اتجاهات محددة . أما في الأجزاء الحديثة فهى واسعة مستقيمة ويتراوح عرضها ما بين ٦ - ١٢ مترا .

ويتراوح ارتفاع المبانى في هذه المدن ما بين طابق واحد وطابقين ، ولا يزيد عنها في مدن مثل ضباء والوجه وأملج والليث . ولا نجد الطوابق الثلاثة الا في المبانى المدرسية ، وما عدا ذلك من دوائر حكومية فهى مكونة من طابق وطابقين .

وتختلف مادة البناء المستخدمة في هذه المدن من مكان لآخر باختلاف الظروف الطبيعية والبشرية ، ففى الأجزاء القديمة من هذه المدن كان يستخدم الطوب اللبن والحجر المرجانى ، أما في الأجزاء الحديثة فتستخدم الحجارة وصبات الأسمنت ،وإضافة الى ذلك فهناك نمط من المنازل غير الثابتة ، والتى كانت تنتشر وبشكل واضح في الجزء الجنوبى من القطاع القديم لأملج ، وتعد حاليا طابعا مميزا لمنازل الليث والقنفذة في بعض أحيائها الخارجية ، قوامها الأكواخ الإفريقية بأشكالها المختلفة، أما النمط الثالث فيرى ممثلا في الأكشاك الخشبية . وقد أظهرت الدراسة الميدانيـة أن أكثر من ٨٥٪ من سكان مدن هذه المرافىء يعيشون في منازل ثابتة ، وترتفع هذه النسبة في الوجه وأملج لتصل الى أكثر من ٩٥٪ من جملة مساكن هذه المدن .

الخاتمة

أوضحت الدراسة أن هناك ارتباطا قويا بين طبيعة الساحل الغربى السعودى ونشأة المرافىء الطبيعية فيه ، وأن للظروف الطبيعية المختلفة أثرا في بروز بعض الظاهرات الطبيعية المميزة للساحل ، والتى كان من أهمها : انتشار العدد الكبير من الشروم والرءوس المتميزة بالحماية الطبيعية من الرياح والأمواج وبالعمق النسبى وبقلة نمو الشعاب المرجانية فيها ، وعرفت جغرافيا باسم المرافىء الطبيعية Natural Harbours أو المراسى ، وهى منتشرة على خط الساحل الغربى السعودى البالغ طوله حوالى ١٨٠٠ كم .

وقد أدت اعتبارات الموقع والتجارة الى بروز أهمية بعض المرافىء الطبيعية على هذا الساحل الصحراوى في معظمه ، وفي مثل هذه البيئة الفقيرة ، اذ يلاحظ من دراسة الخريطة الجغرافية للمنطقة انتشار عدد من المرافىء الطبيعية في بعض أجزاء الساحل ، والتى ترتبط صلاحيتها للقيام بمهام الموانىء لعدة أسباب من أهمها :

١ — وجود فتحة في الحاجز المرجانى تمكن السفن من الوصول الى الساحل في مجرى عميق نسبيا .

٢ — وجود الأعماق الملائمة في المناطق المائية المتوغلة في الأراضي اليابسة والتى تعرف محليا بالخليج والشرم .

٣ — الحماية المطلوبة لتراكم السفن من الأمواج والرياح .

إلا أن طول الجبهة البحرية للساحل ، وقلة سكان الظهير وضعف اقتصادياته ، قد قلل من أهميتها والدور الكبير الذى يمكن أن تلعبه في تقديم التسهيلات الضرورية للسفن . وقد كان لهذه المرافىء أهمية كبيرة مؤثرة في حياة سكان الظهير المباشر لها (مدينة المرفأ) ، أو المنتشرين بالقرب منها خلال القرون الماضية ، واستمر ذلك حتى نهاية النصف الأول من القرن العشرين ،

وذلك نتيجة للظروف التى كانت سائدة في المنطقة ، ممثلة في تعدد الاتجاهات السياسية التى كانت تتحكم في هذه المنطقة قديما ، كما يلاحظ أن صعوبة الطرق ووسائل النقل البحرية في ذلك الوقت قد جعلت السكان المنتشرين على الساحل أو خلفه يعتمدون على المرافىء الطبيعية المجاورة لهم كمنافذ بحرية ، دون النظر الى غيرها مما هو أكبر وأوسع استقبالا للسفن مثل مينائى جدة وينبع ، وذلك بسبب بعدهما عن هذه المراكز العمرانية وصعوبة الاتصال بهما في ذلك الوقت .

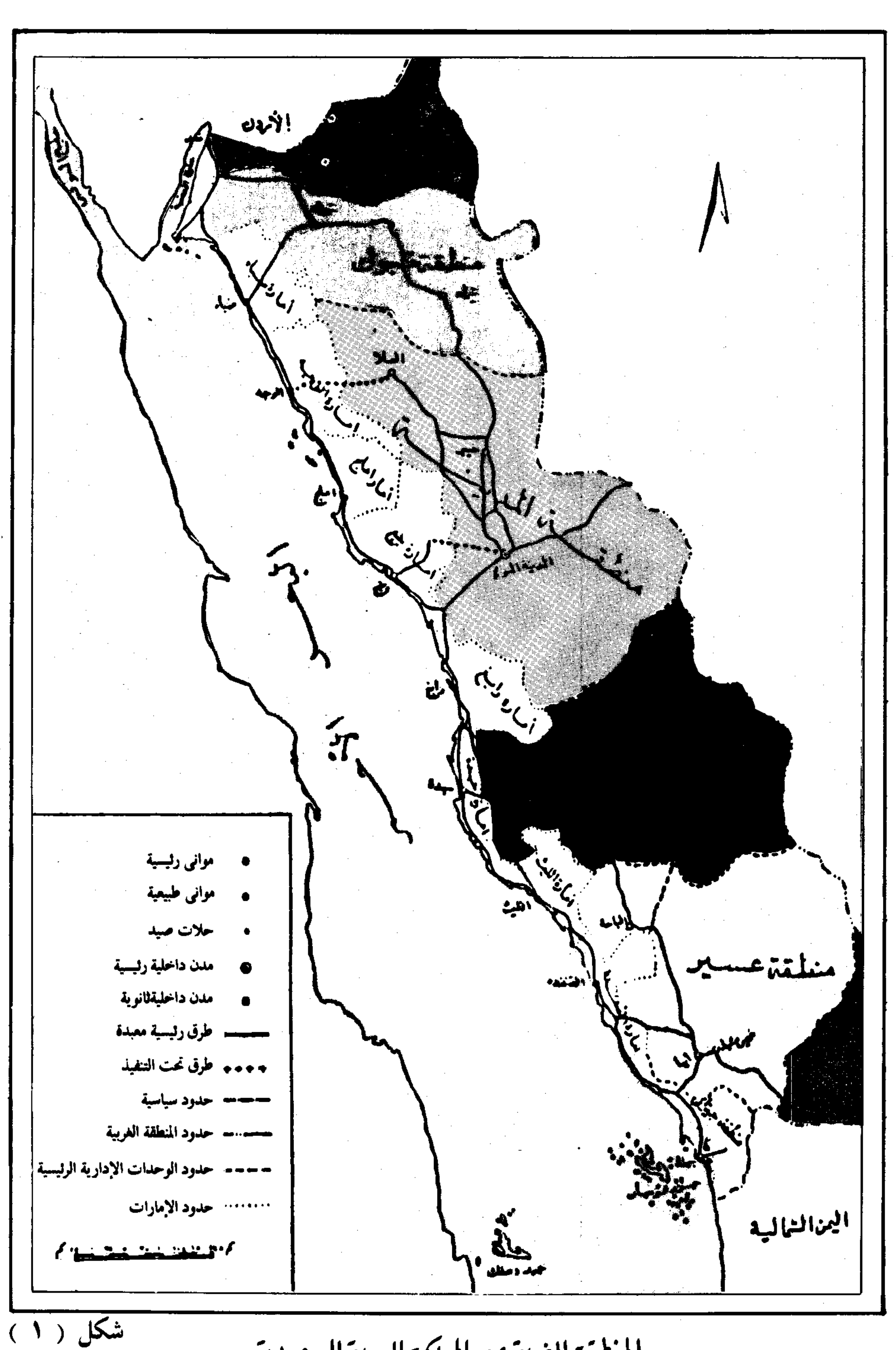
ولقد كان من أهم هذه المرافىء ـ وما زال ـ مرافىء حقل وضباء والوجه وأملج ورابغ والليث والقنفذة [١] ، والتى ارتبط تاريخها بالتجارة وشحن السفن التى تربط بينهما وبين موانىء جدة وينبع وجيزان والسويس وعدن وسواكن ، لفترة طويلة من الزمن ، لم تنقطع الا عندما نهضت موانىء جدة وينبع وجيزان التى أصبحت من أعظم موانىء حوض البحر الأحمر ، والتى اسرت أهمية هذه المرافىء وارتبطت بها بشبكة من الطرق البرية الحديثة .

وكان من العوامل التى ساعدت أيضا على تدهور قيمة هذه المرافىء في منتصف هذا القرن ، أن شعب المرجان الكبيرة في مداخل مياهها قد عاقت دخول السفن المحيطية التى تطورت أحجامها ، الى جانب ندرة المياه العذبة التى أخذت المنطقة تتطلب المزيد منها لمجابهة التطور السكانى والعمرانى .

وأى تخطيط للمنطقة الغربية من السعودية في الوقت الحاضر ، لا يمكن أن يوضع على قواعد سليمة إلا إذا تم العمل على إحياء هذه المرافىء فى إطار التخطيط الإقليمى ، وعلى الرغم من أن هذه المرافىء تأتى في المرتبة الثالثة من حيث الأهمية الاقتصادية والسكانية بالنسبة لمنطقة الساحل الا أنها تلعب دورا كبيرا في حياة سكانها الاقتصادية ، وهى لم تحظ من قبل بأية دراسات تبرز دورها .

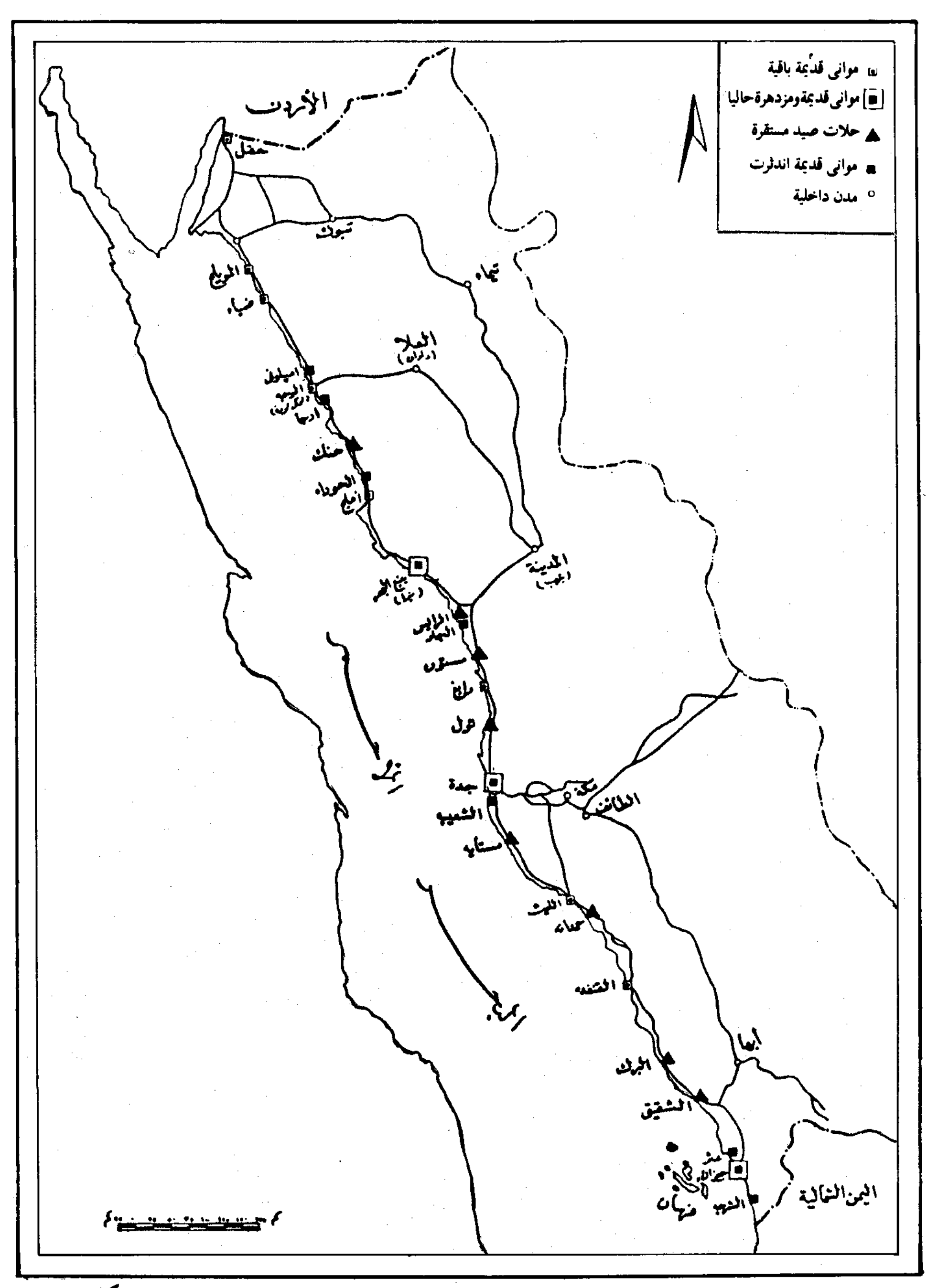
---

(١) حسب معايير التصنيف التى استخدمها الباحث تعتبر جدة ميناء رئيسيا وينبع وجيزان موانىء ثانوية لذا أفردت لها دراسات مستقلة .



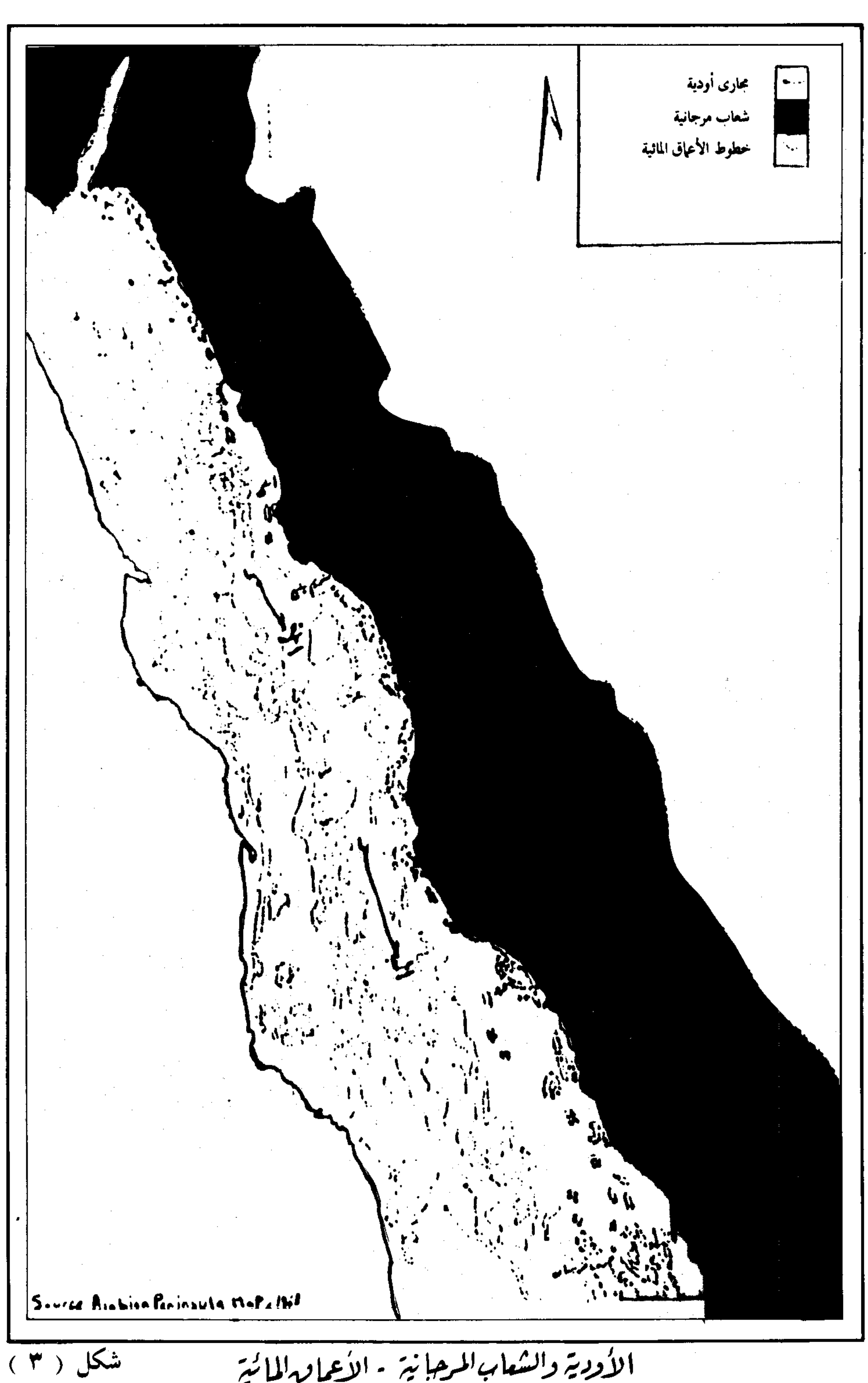
شكل (١)

المنطقة الغربية من المملكة العربية السعودية



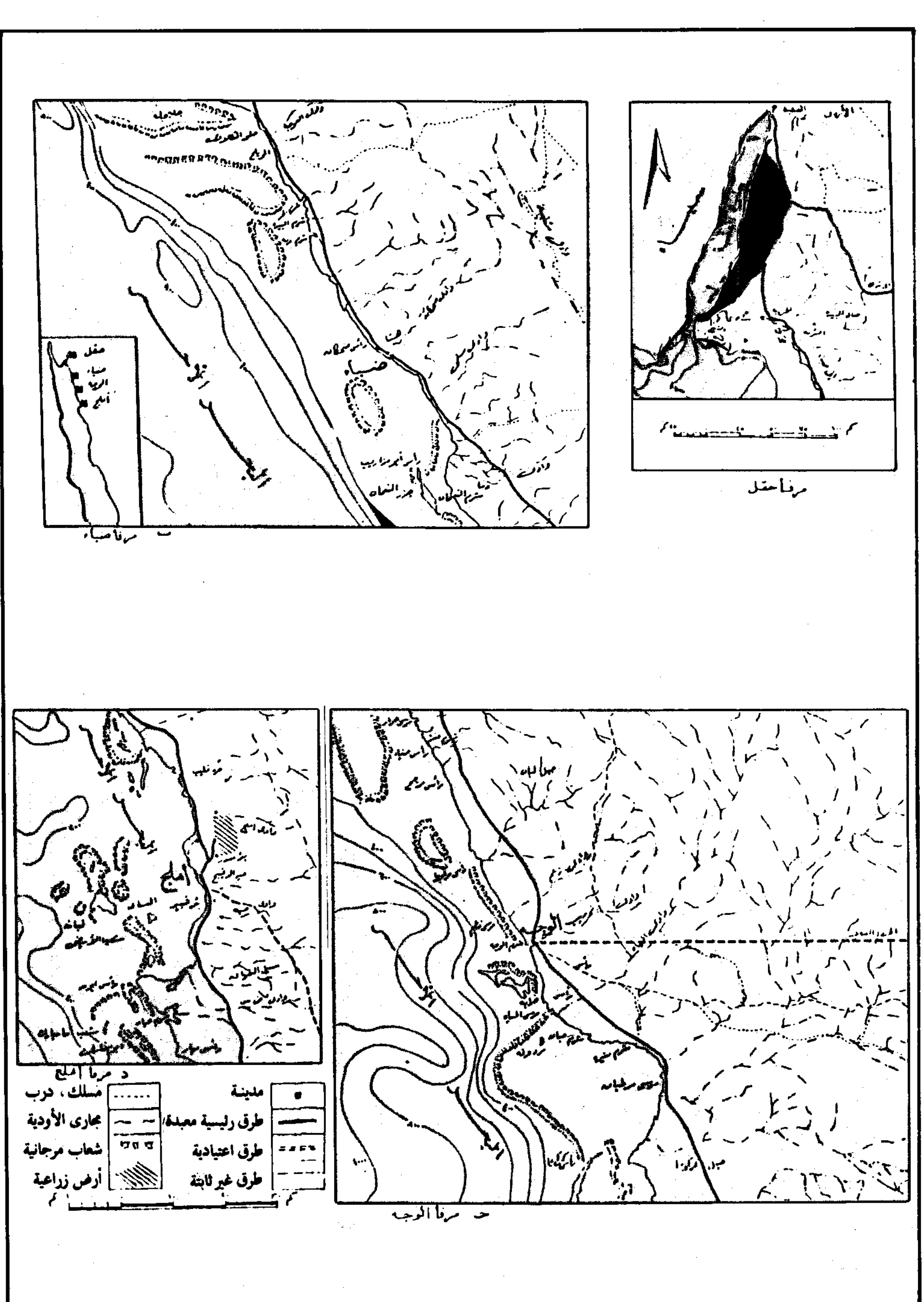
شكل (٢)

الموانى والمرافئ القديمة والحديثة على الساحل السعودي الغربي



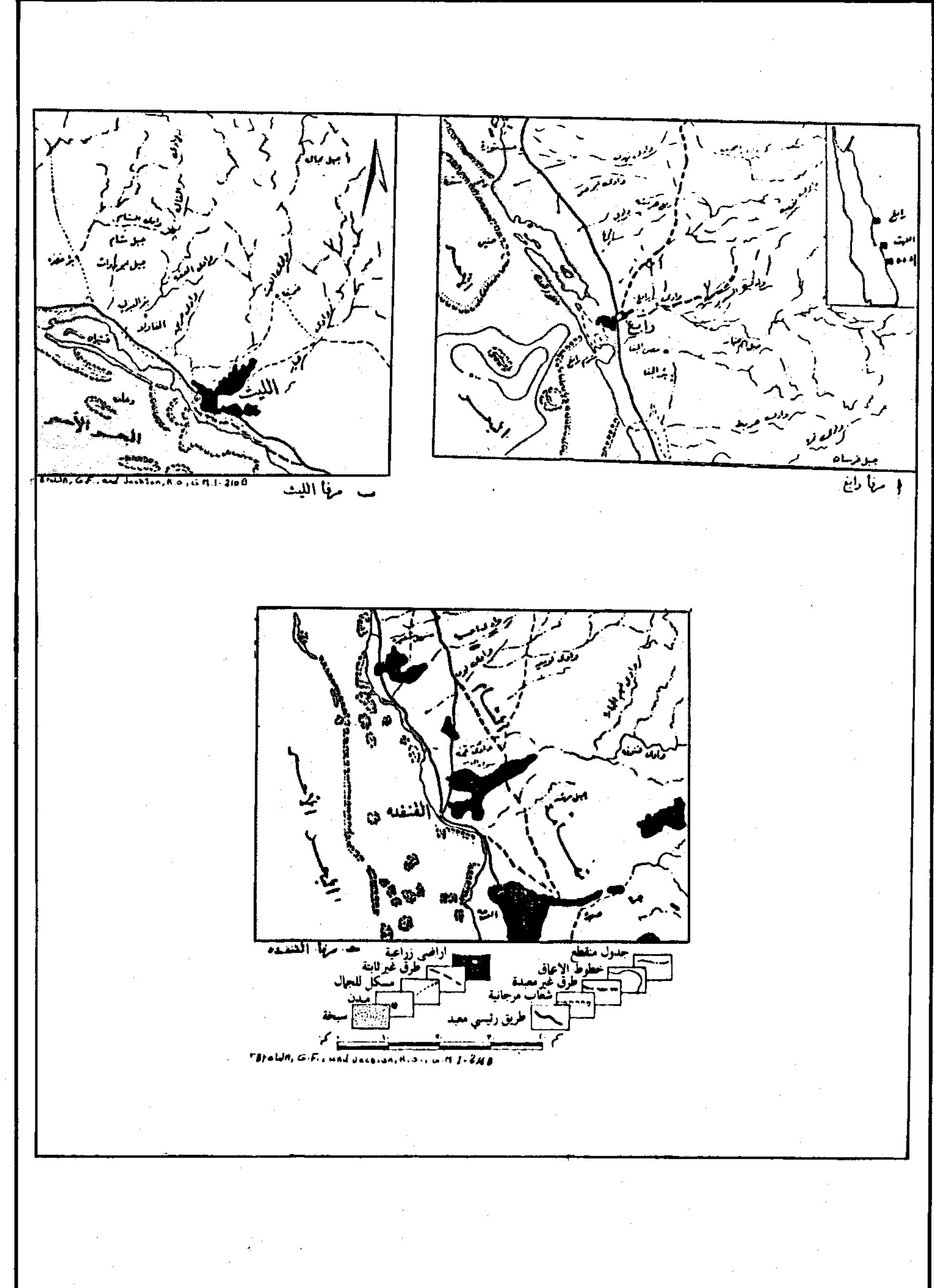
الأودية والشعاب المرجانية - الأعماق المائية

شكل (٣)



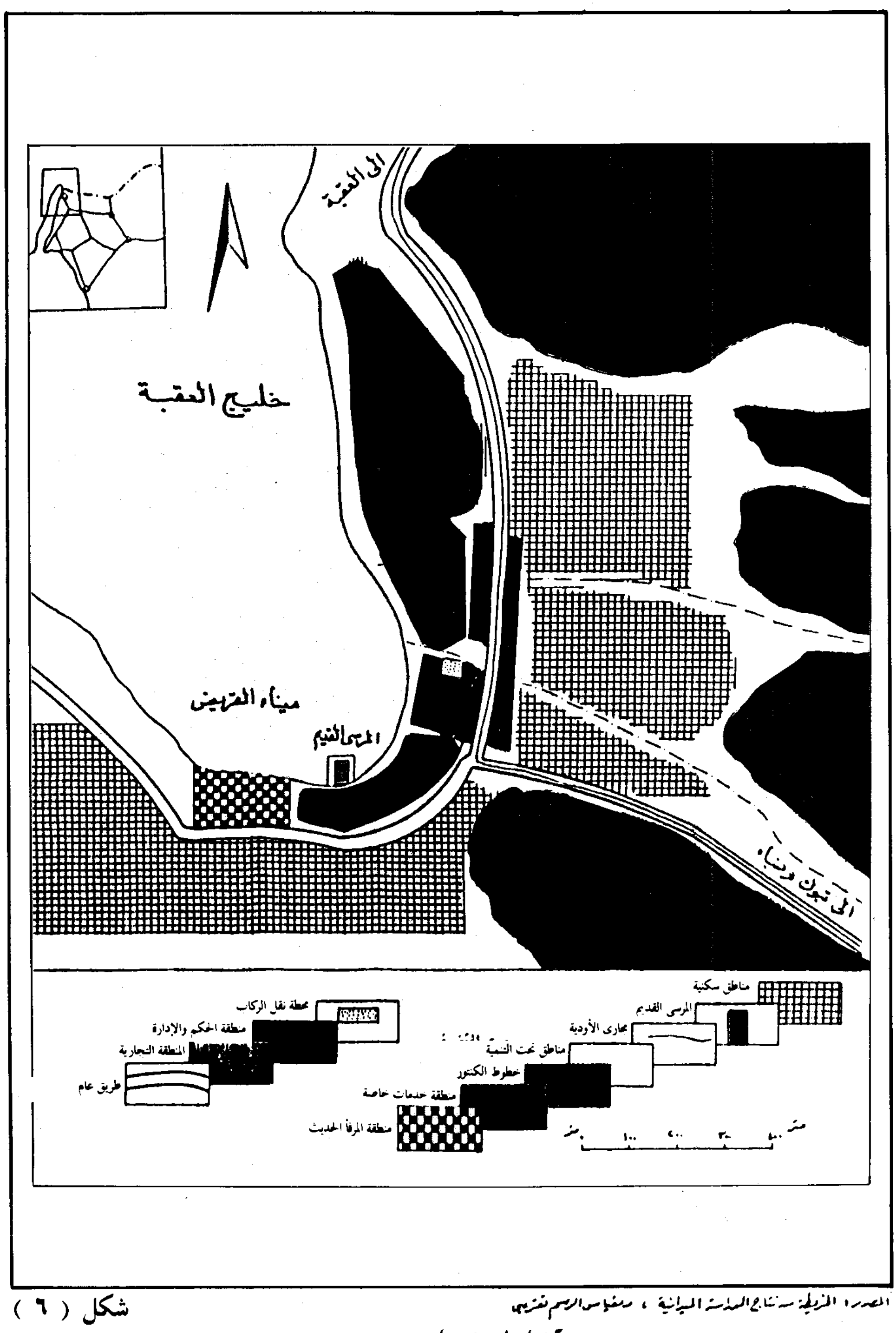
Brown, G. F., and others, GM.I-204B.

شكل (٤) الموقع والموضع للمرافئ الطبيعية الشمالية
(حقل وضباء والوجه وأملج)



شكل (٥)

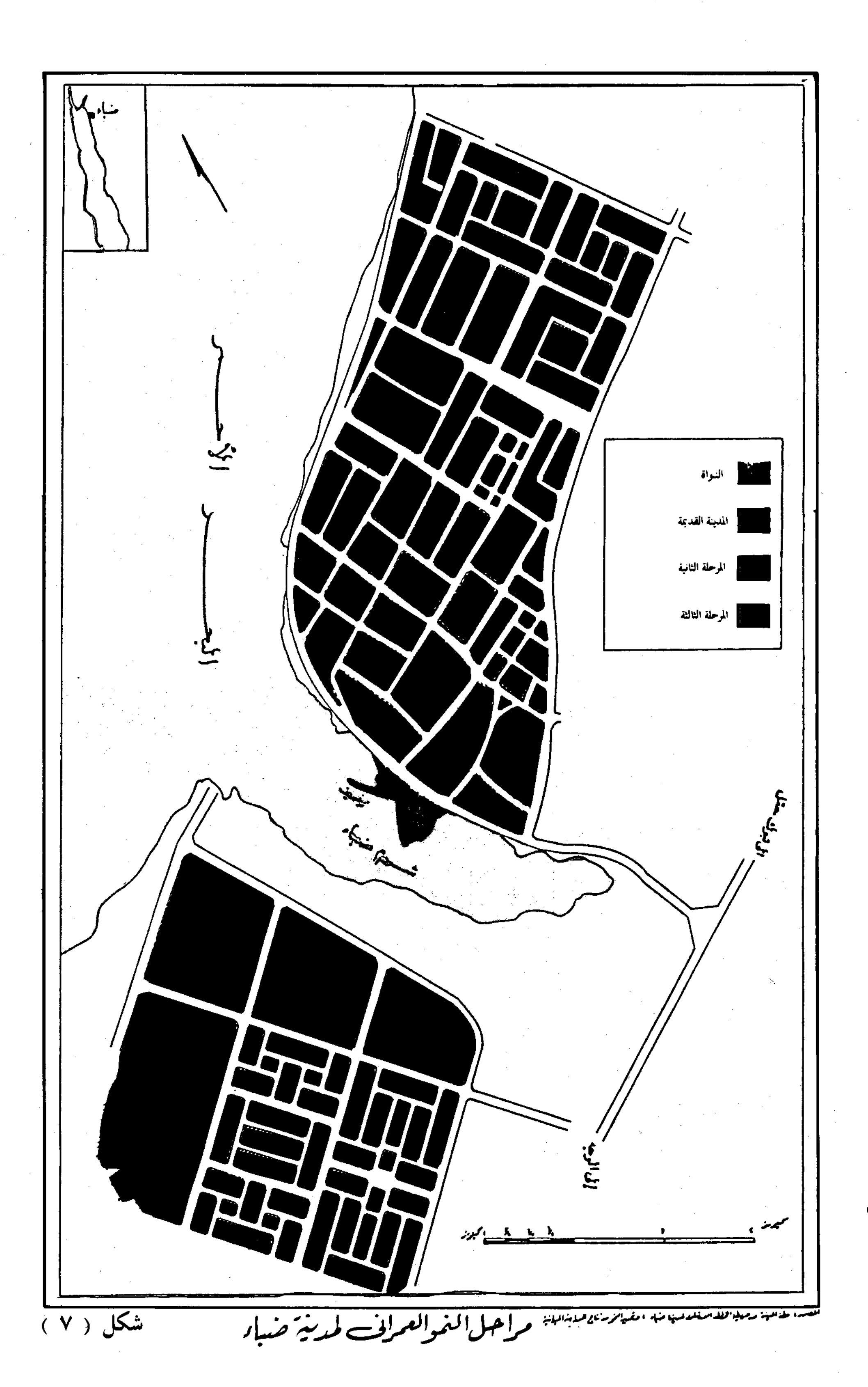
الموقع والموضع للمرافئ الطبيعية الجنوبية
(رابغ والليث والقنفذة)



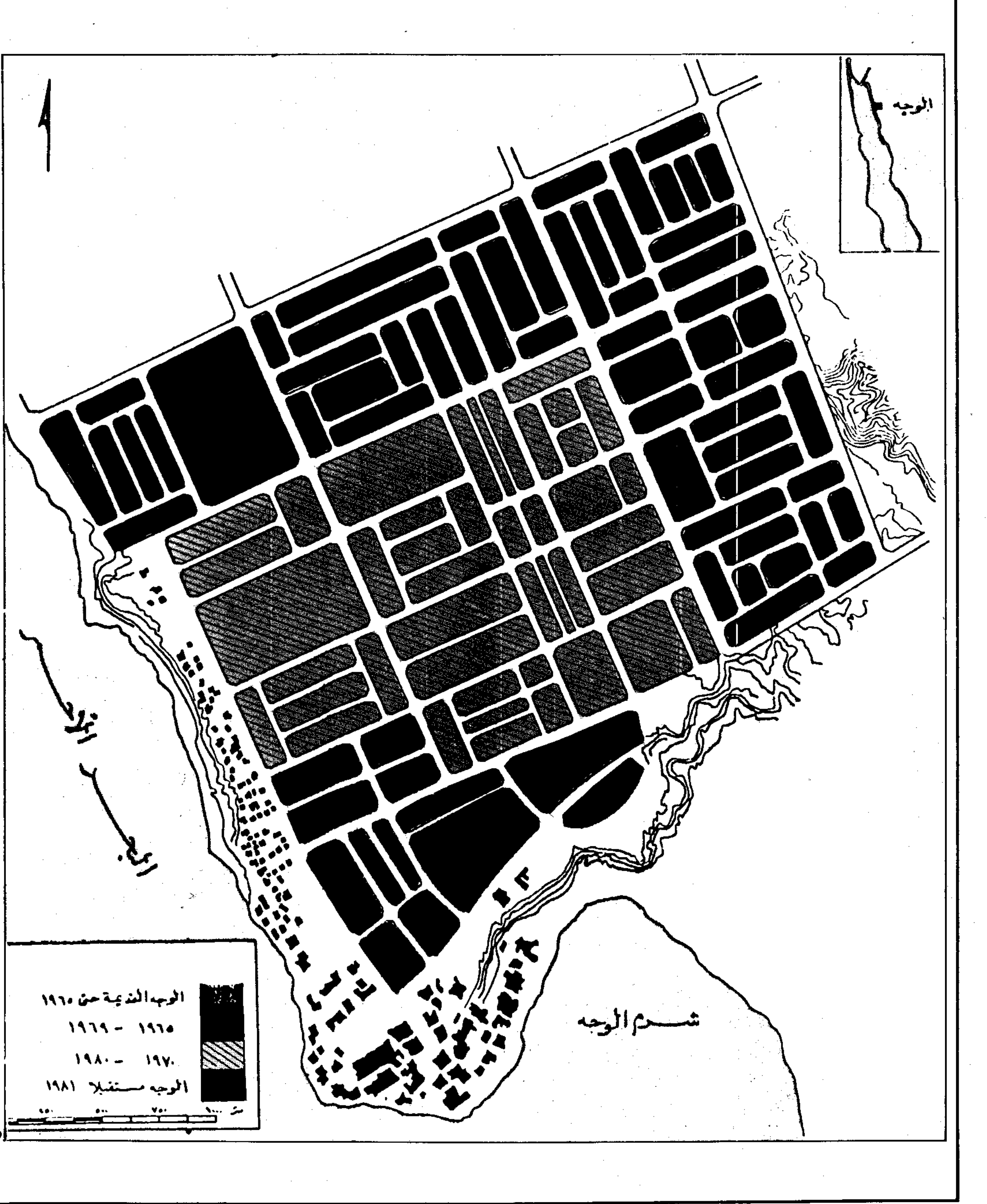
المصدر: المرحلة من نتائج الدراسة الميدانية ، ومقياس الرسم تقريبي

شكل (٦)

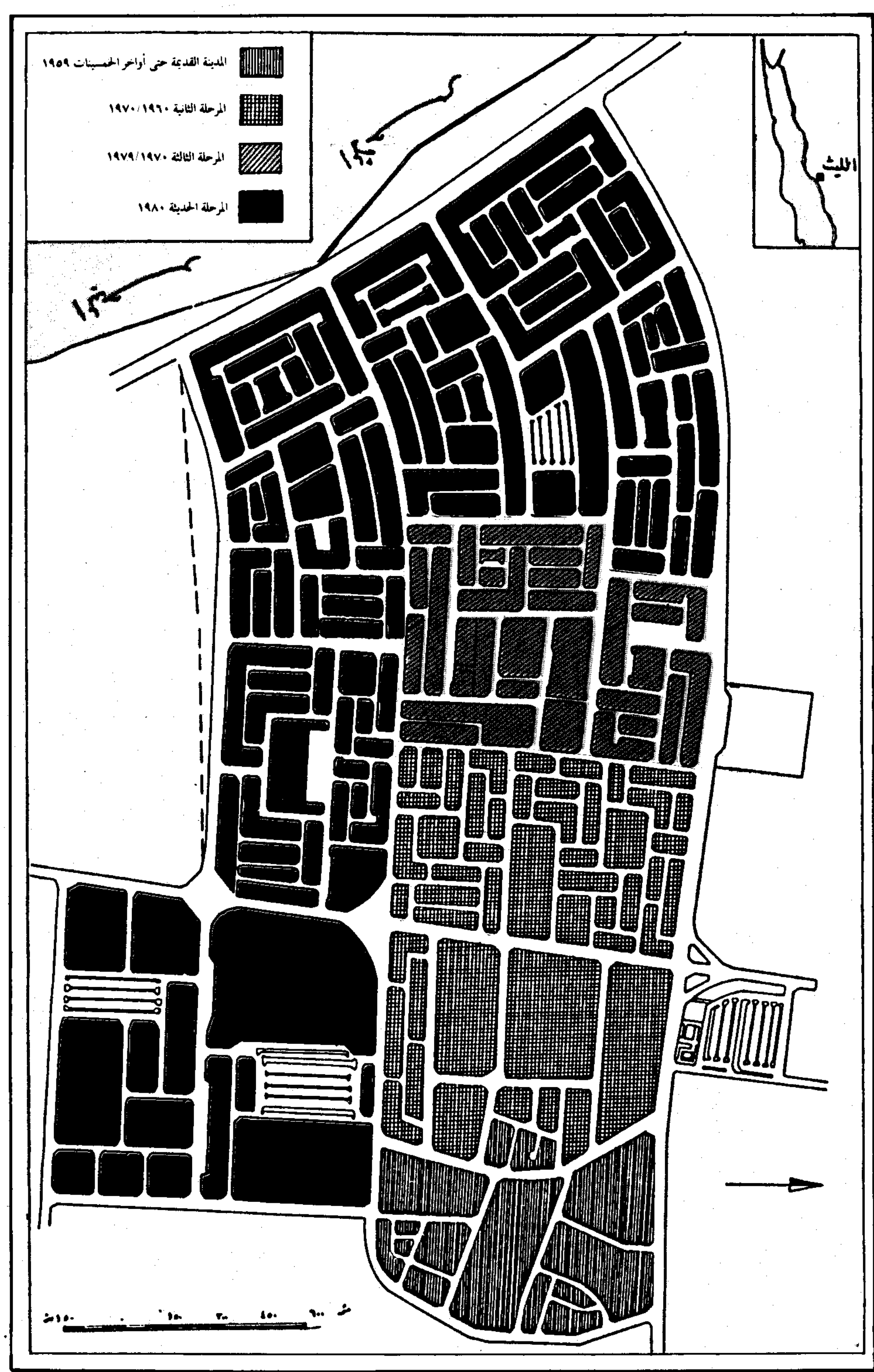
رسم تخطيطي لمرفأ ومدينة حقل



شكل (٧) مراحل النمو العمراني لمدينة ضباء

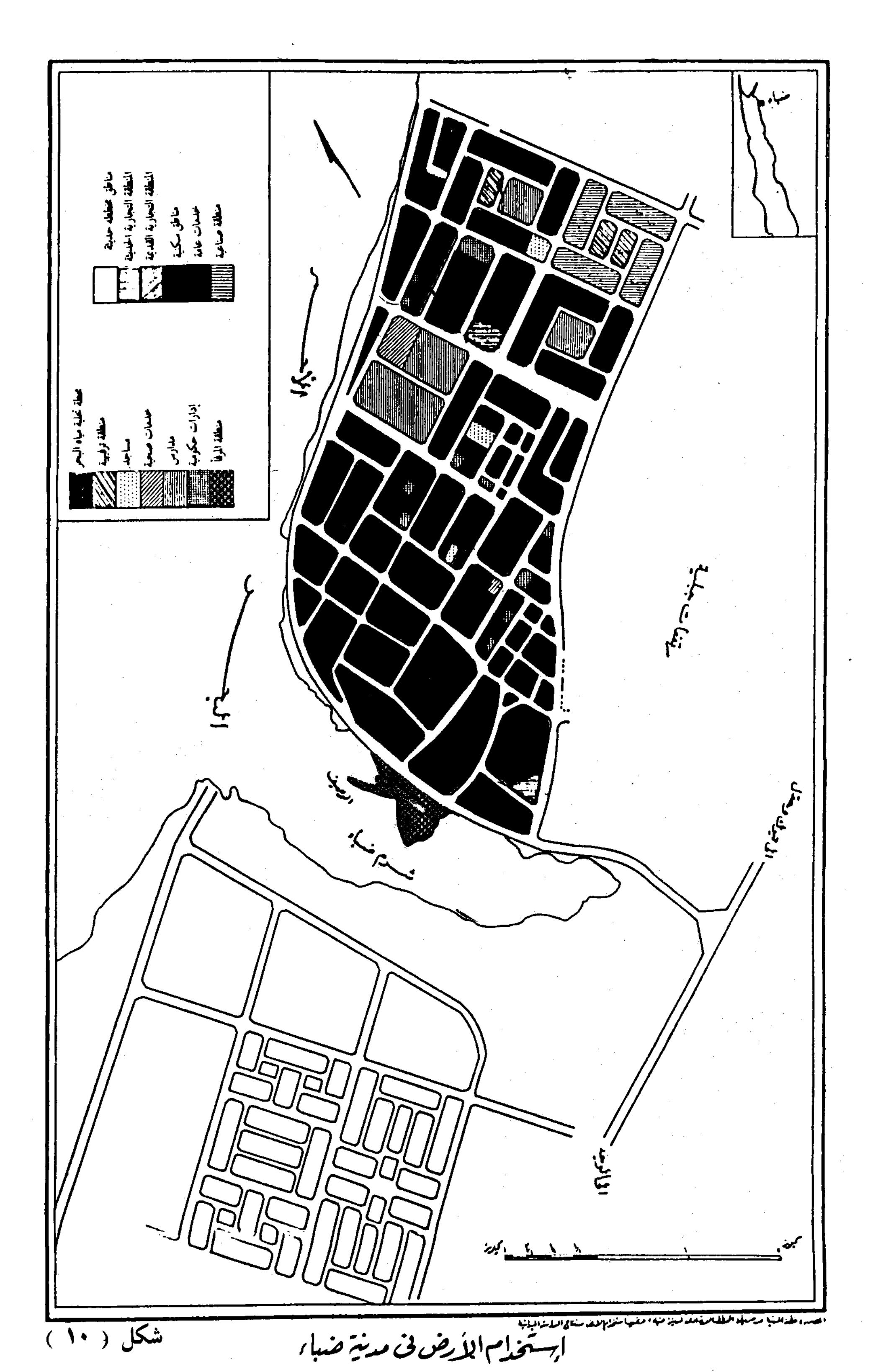


شكل (٨) مراحل النمو العمراني لمدينة الوجه



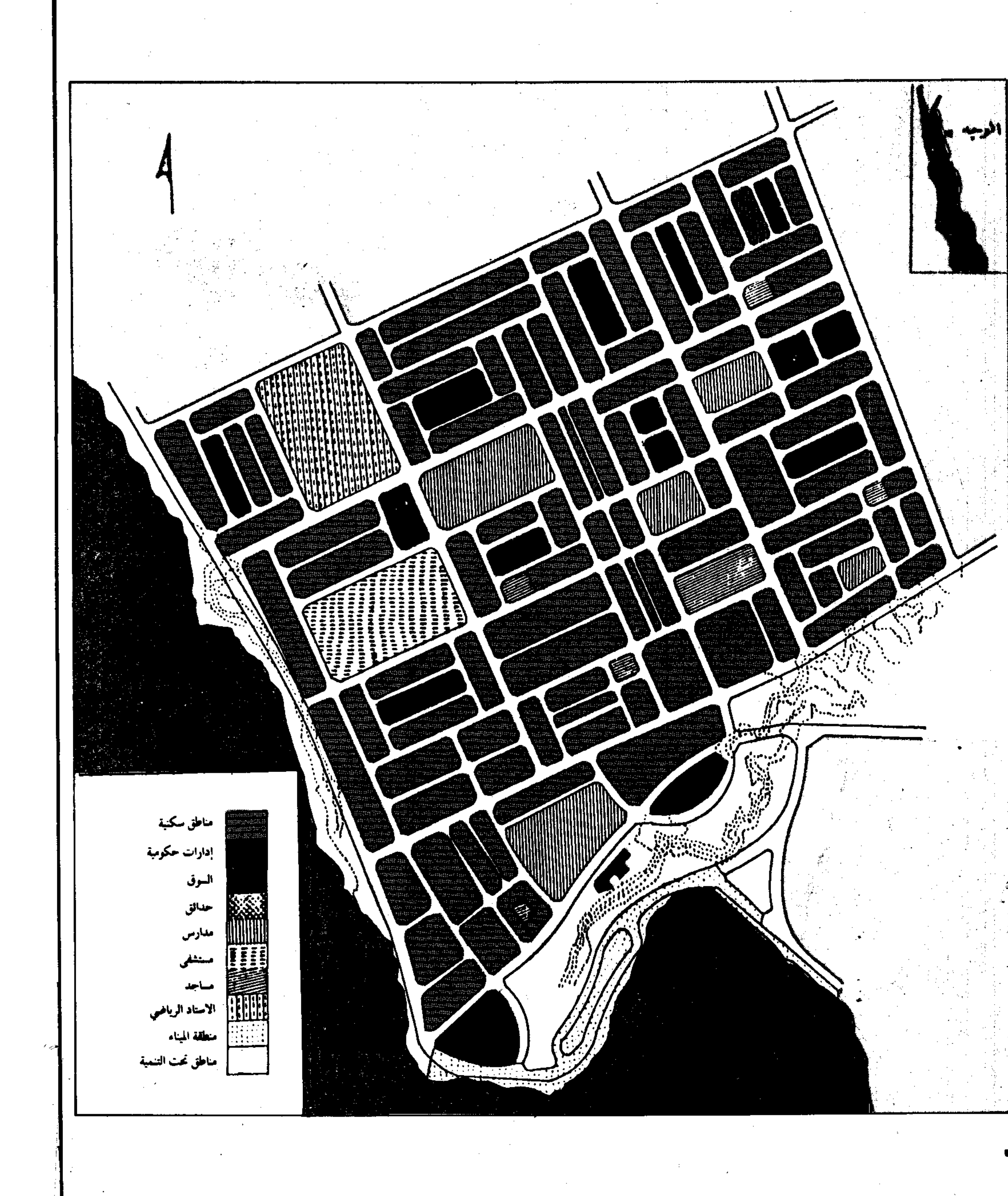
شكل (٩)

مراحل النمو العمراني لمدينة الليث



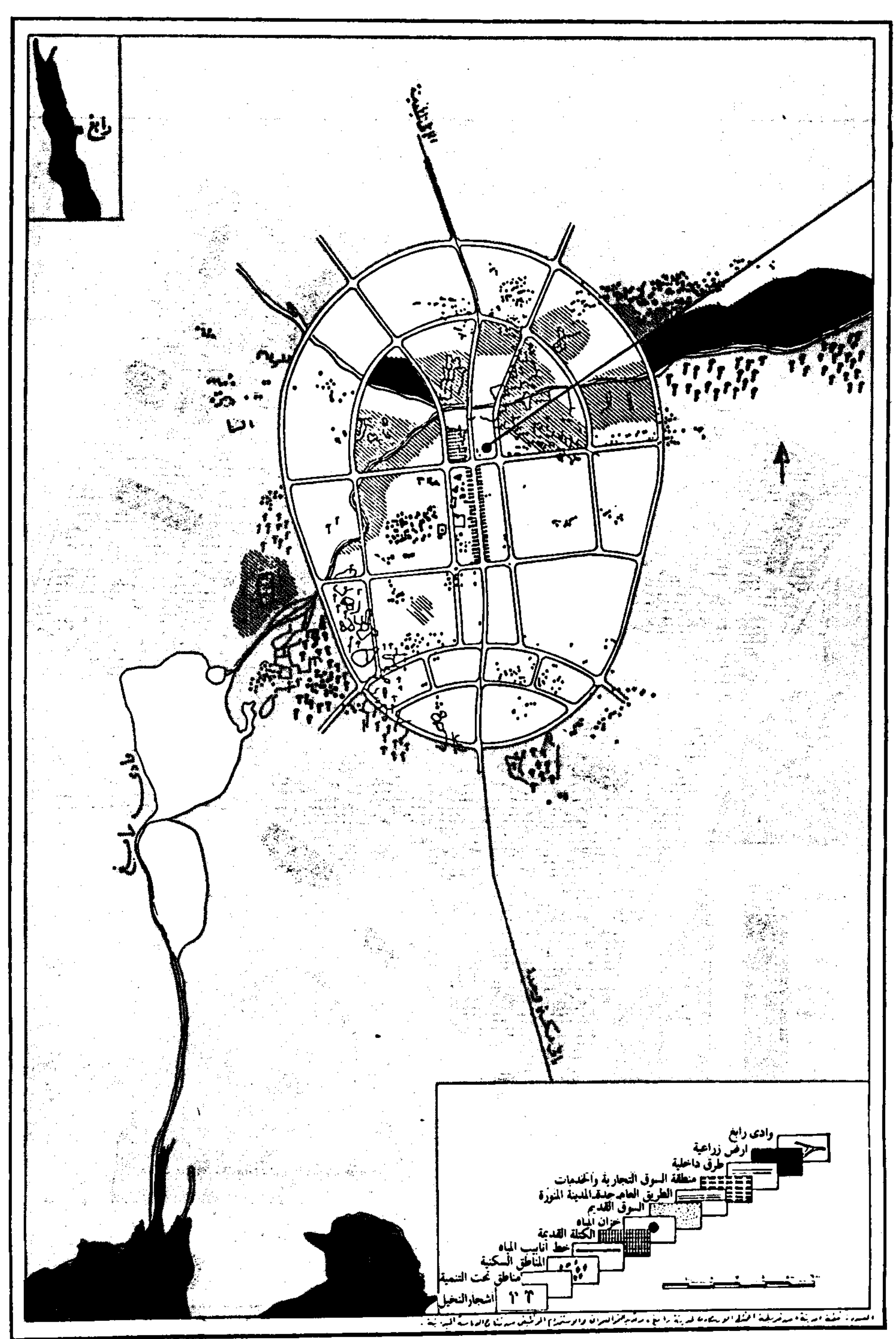
شكل (١٠)

استخدام الأرض في مدينة ضباء

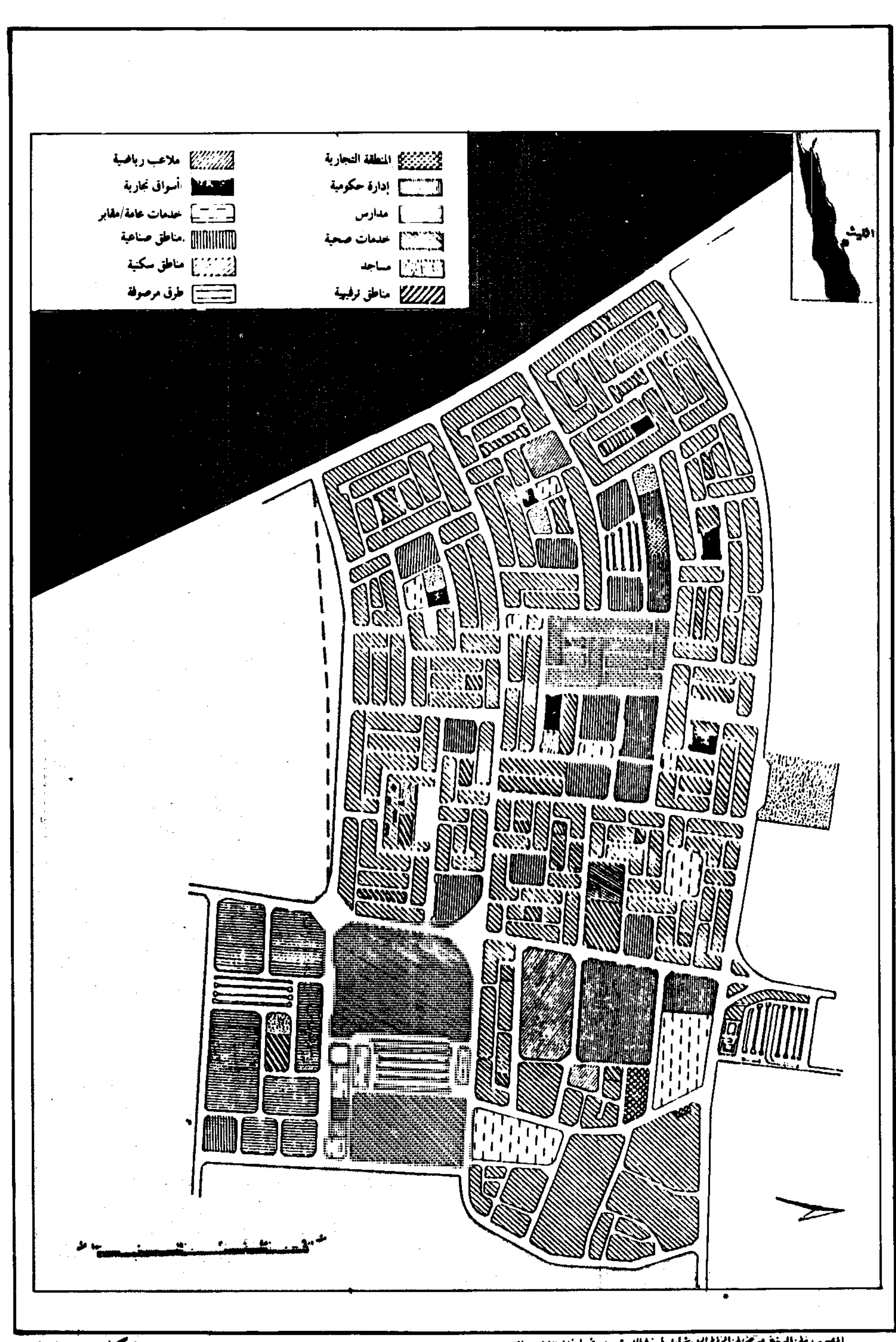


شكل (١١)

استخدام الأرض في مدينة الوجه

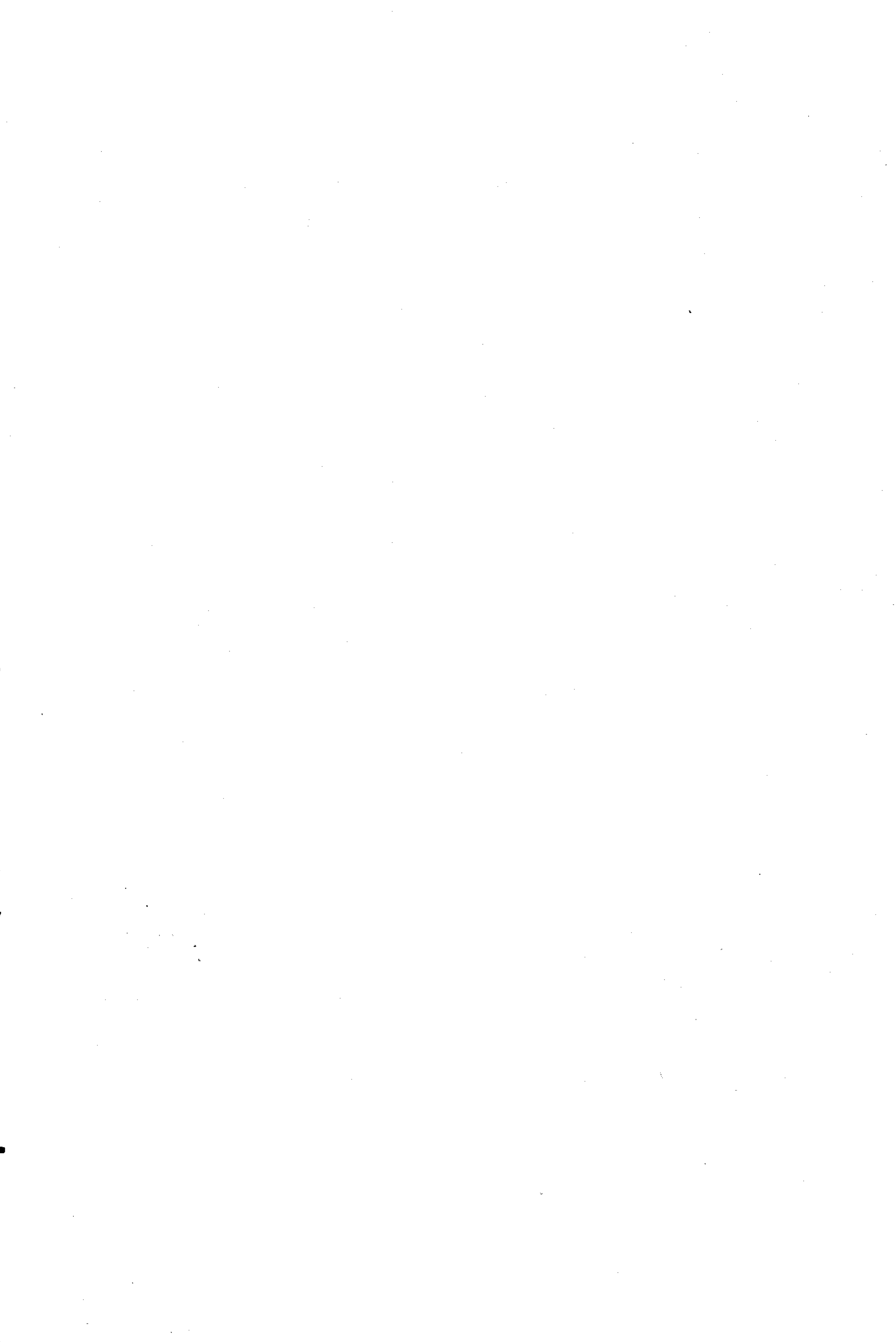


شكل (١٢) النمو العمراني والإستخدام الوظيفي لمدينة رابغ



شكل (١٣)

استخدام الأرض في مدينة الليث



المراجع العربية وغير العربية

١ — **اباظة ، فاروق عثمان :**
التدخل الاجنبى في اليمن في نهاية عهد حضاراته القديمة ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، عدد ١٦ ، السنة الرابعة ، الكويت اكتوبر ١٩٧٨ م .

٢ — **ابن الفقيه ، ابو بكر أحمد بن محمد الهمدانى :**
مختصر كتاب البلدان ليون ١٩٦٧ .

٣ — **ابن المجاور ، جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب بن محمد:**
صفة بلاد اليمن ومكة وبعض بلاد الحجاز المسمى تاريخ المستنصر ، ليون ١٩٥١ م .

٤ — **ابن حوقل ، ابو القاسم القصبى :**
صورة الأرض ، ليون ، ١٩٥٨ م .

٥ — **الاصطخرى ، ابن اسحق ابراهيم محمد الفارسى :**
المسالك والممالك ، القاهرة ١٩٦٠ م

٦ — **البشارى ، أبو عبدالله محمد بن أحمد ابن ابى بكر العناء الدمشقى :**
أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم .

٧ — **البلخى ، أحمد بن سهل أبو زيد (ت ٣٢٢ هـ) :**
ذكر المسافات والأقاليم ، مخطوط ، مكتبة عارف حكمت المدينة المنورة .

٨ — **البلاذرى ، أحمد بن يحى :**
فتوح البلدان ، القسم الأول ، النهضة المصرية ، القاهرة (دون ت) .

٩ — **الجاسر ، حمد :**
بلاد ينبع لمحات تاريخية جغرافية وانطباعات خاصة ، دار اليمامة للبحث والنشر والترجمة ، الرياض ١٩٦٦ .

١٠ — **الجزيرى ، عبد القادر بن محمد بن عبد القادر بن محمد بن ابراهيم الأنصارى :**
درر الفوائد المنظمة في أخبار الحجاج وطريق مكة المعظمة ، المطبعة السلفية ومكتبتها ، القاهرة ١٩٦٤ م .

١١ — **الحموى ، شهاب الدين ابى عبدالله ياقوت :**
معجم البلدان ، القاهرة ١٩٠٦ م .

١٢ — **الرويثى محمد أحمد :**
الموانيء السعودية على البحر الأحمر ، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية رسالة دكتوراه مقدمة لكلية الآداب ، جامعة القاهرة ، غير منشورة ، ١٩٨١ م .

١٣ — **القثامى ، حمود بن ضاوى :**
الآثار في شمال الحجاز جـ ١ ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٦ م .

١٤ — **جواد على :**
تاريخ العرب قبل الإسلام جـ ٢ ، القسم السياسى ، بغداد ١٩٥٢ م .

١٥ — **حورانى ، جورج فضلو :**
العرب والملاحة في المحيط الهندى في العصور القديمة وأوائل

العصور الوسطى، ترجمة الدكتور السيد يعقوب بكر ، الأنجلو المصرية ، القاهرة ١٩٥٨ م .

١٦ — **علوى ، ناصر خسرو** :
« سفرنامة » ترجمة يحى الخشاب ، مطبوعات معهد اللغات ، كلية الآداب ، جامعة فؤاد الأول - القاهرة ١٣٦٤ - ١٩٤٥ .

١٧ — **عبدالله ، أمين محمود** :
الجغرافية التاريخية لحوض البحر الأحمر ، المطبعة الحديثة ، أسيوط ١٩٧١ م .

١٨ — **فيلبى ، جون** :
أرض الأنبياء ، ترجمة عمر الديراوى ، بيروت ١٩٦٣ م .

١٩ — **كحالة ، عمر رضا** :
جغرافية شبه جزيرة العرب ط ٢ ، مكتبة النهضة الحديثة ، مكة ١٩٦٤ م .

٢٠ — **نصحى ، ابراهيم** :
تاريخ مصر في عهد البطالمة ، جـ ٢ مكتبة النهضة المصرية ، القاهرة ١٩٤٦ م .

٢١ — **غلاب ، محمد السيد ، الجوهرى، يسرى** :
جغرافية الحضر ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ١٩٧٢ م .

ثانيًا : الخـرائط

٢٢ — وزارة الداخلية :
مكتب تخطيط المدن ، المخطط الإرشادى لمدينة ضباء ، مقياس الرسم ١ : ٢٥٠٠ - جدة ، ١٩٧١ م .

٢٣ — وزارة الداخلية :
مكتب تخطيط المدن ، التخطيط الإرشادى لمدينة الوجه ، جدة ١٩٧٠ م .

٢٤ — وزارة الداخلية :
مكتب تخطيط المدن ، التخطيط الإرشادى لمدينة أملج ، جدة (د - ت)

٢٥ — وزارة الداخلية :
مكتب تخطيط المدن ، التخطيط الإرشادى لمدينة رابغ ، مقياس الرسم ١ : ١٠٠٠٠ ، جدة ١٩٦٥ م .

٢٦ — وزارة الداخلية :
مكتب تخطيط المدن ، المخطط الإرشادى لمدينة الليث ، جدة (د - ت) .

المراجع الأجنبية

(1) BOOK & PERIODICAL :

1 — Asfour, M., The ports of the Red Sea Basin. The Anuals of Arts. Ain Shams University, Vol. XI, 1968.

2 — Beaujeu, Carnier (I) Chabot, Urban Geography, Longmans Green and Com. Ltd., English translation, London, 1967.

3 — British Admiralty, Red Sea and Gulf of Adem Pilot, Eleventh Edition, London, 1967.

4 — Morgan, F. W. Ports and Harbours, Hutchinson. University Library, London, 1958.

5 — Weigen, G. G. Some Elements in the study of Ports-Geography; Geog. Rev., April, 1958.

6 — Weigen, G. G. Ports, their Hinterland of Forelands. Geography Review. Vol., 42, 1952.

REPORTS (II) THESISES & MAPS Z

7 — Arab Maritime Transport Academy, Arab Ports Information and Traffic, Alexandria, 1974.

8 — Asfour, M. The Port and Trade of the Red Sea Basin, Ph. D. Thesis, Durhame University, England, 1963.

9 — Bram kamp. R. A., Brown, 6. F., Holm, D. A., and Layne, Layne, Jn., Geographic Map of the Wadi Assithan Quadrongle, Jiddah, 1977, Map. 1-200B.

10 — British Admiralty, chart 321, Plane of Al-Lith, published at the Admiralty, London, 1978.

11 — British Admiralty, chart 926, plane of sherm Rebegh, published at the Admiralty, London, 1978.

12 — Brown, G. F., Jackson, R. O. and Bogue, R. G., Geographic Map of the North western Hijaz cauandramgley, Jiddah, 1973. G. M. 1-2043 B.

13 — Road Map of the Kingdom of Saudi Arabia, Scale I : 3000 000 Cartography by Fairey Surveys Ltd., Medidenhead, England.



فهرس الجداول

فهرس الخرائط

الرقم	الموضوع	صفحة

فهرس المحتويات

مطابع دار الهلال للاوفست
الرياض : تلفون ٤٠١٥٢٦٨

كتاب : المرافىء الطبيعية على الساحل السعودي الغربي
« دراسة تطبيقيـة »

الخطـأ والصـواب

رقم الصفحة	رقم السطر	الخطـأ	الصـواب
٧	٩	دويـا	دويمـا
٢٦	٢١	وأهلهـا	وأهمهـا
٢٨	١٧	السحـن	الشحـن
٣٠	جدول (٢)		تكملة بيانات الجدول

المرفأ	عدد العاملين	٪ من جملة المرافىء	٪ من اجمالي الموانىء والمرافىء
٣٠	١٠	إجمالي الموانىء	إجمالي المرافىء
٣١	٦	وأهمهـا	وأهمهـا
٤١	١٢	أعمـال	أعمـاق
٤١	٢٠	الهامش رقم (١) ينقل الى ص ٤٣	اسماعيل، احمد على، دراسات في جغرافية المدن - مرجع سبق ذكره ص ١٤٣
٤٣	١٥	(١)	(٢)
٤٣	٢٣	(١) حمدن	(٢) حمدان ....
٥٠	١٩	أشكال ٤٦، ٥٥، ٥٢	أشكال (١٠، ١١، ١٢)
٧٣	١٥	Reports (11) The Sis & Maps	(11) Reporis, Thesises & Maps
٥٨	شكل (٤)	حدث تداخل في الألوان بين اليابس والبحر في (ب) (جـ)	